Lincoln Paine

Historia

MAREA ȘI CIVILIZAȚIA

O ISTORIE MARITIMĂ A LUMII

POLIROM

Table of Contents

Mulţumiri
Notă privind unităţile de măsură
Introducere
Capitolul 1. Calea apelor
    Oceania
    Comerţul maritim în America de Sud şi în Caraibe
    America de Nord
Capitolul 2. Fluviul şi mările Egiptului antic
    O corabie în deşert, 2500 î.e.n.
    Nilul: leagănul navigaţiei
    Corăbiile şi construcţia lor
    Navigaţia în viaţa cotidiană
    „Pe marea ţinutului lui Dumnezeu”
    Redresarea şi extinderea Regatului Nou
Capitolul 3. Navigaţia în Epoca bronzului
    Între fluvii şi mare în mileniul al III-lea î.e.n.
    La est de Hormuz: comerţul oriental, 2500-1700 î.e.n.
    De la Minos la Micene, 2000-1100 î.e.n.
    Popoarele mării şi războiul maritim, 1200-1100 î.e.n.
Capitolul 4. Fenicienii, grecii şi Mediterana
    Mediterana feniciană: Tir, Cartagina şi Gadir
    Homer şi expansiunea maritimă grecească, secolul al VIII-lea î.e.n.
    Dincolo de Mediterana, secolele VII-V î.e.n.
    Trirema
    Războaiele greco-persane
    Războaiele Peloponesiace, 460-404 î.e.n.
    Navigaţia şi societatea în Grecia clasică
Capitolul 5. Cartagina, Roma şi Mediterana
    Mediterana elenistică
    Polireme şi catamarane
    Rodos şi pirateria în epoca elenistică
    Roma înaintea Războaielor Punice, 500-275 î.e.n.
    Primele două războaie punice, 264-202 î.e.n.
    Roma stăpîneşte Mediterana
    Campania lui Pompei cel Mare împotriva piraţilor, 69 î.e.n.
    De la Caesar la Augustus: războaiele civile romane, 49-31 î.e.n.

Capitolul 6. Pe urmele musonilor
Navigaţia în India antică
Comerţul persan în Oceanul Indian în secolul al VI-lea î.e.n.
Egiptul ptolemaic şi Oceanul Indian
Comerţul pe Oceanul Indian de Vest la începutul mileniului I
Comerţul maritim din sudul Indiei la începutul mileniului I
Rivalitatea dintre sasanizi şi bizantini în Oceanul Indian
Vasele din Oceanul Indian
Capitolul 7. Continentul şi arhipelagurile din Orient
Geografia maritimă a Asiei de Est şi Sud-Est
Statul chinez între secolele al VIII-lea şi al III-lea î.e.n.
Jiaozhi şi Funan, secolul I î.e.n. – secolul al III-lea e.n.
China şi Asia de Sud-Est între secolele al III-lea şi al VI-lea
Faxian şi drumul prin Strîmtoarea Malacca în secolul al V-lea
Dinastia Sui
Asia de Nord-Est
Navele Asiei de Est
Capitolul 8. Mediterana creştină şi musulmană
Printr-o sticlă întunecată: epava de la Serçe Limani şi Mediterana medievală
Imperiul Roman de Răsărit
Ideologie şi conflict
Puterea navală
Comerţul
Capitolul 9. Europa de Nord în epoca vikingilor
Călători în Europa de Nord în secolul al IX-lea
Navigaţia în Europa de Nord-Vest pînă la sfîrşitul Imperiului Roman
Frizonii şi francii
Expansiunea vikingilor
Varegii, bizantinii şi arabii
Lumea nord-atlantică
De la Anglia anglo-saxonă la Anglia normandă
Vasele Europei de Nord-Vest
Capitolul 10. Drumul Mătăsii pe mări
Navigatorii musulmani din Oceanul Indian
Drumul către răsărit
Regatul Chola
Srivijaya, Peninsula Malacca şi Java
Vasele din Oceanul Indian
Capitolul 11. China priveşte înspre mare
Încărcătura Tang de pe epava descoperită lîngă Belitung
China în timpul dinastiilor Sui şi Tang
Călugărul japonez şi negustorul coreean

De la ultimii ani ai Dinastiei Tang pînă la Dinastia Song de Nord
China şi Asia de Sud-Est
Desfăşurarea comerţului maritim
Vasele din Asia de Est
Capitolul 12. Mediterana şi Europa în epoca medievală
Marea Mediterană
Cruciadele
Evadarea din Mediterana
Liga hanseatică şi comerţul în nordul Europei
Corabia
Schimburile comerciale
Capitolul 13. Epoca de aur a Asiei maritime
Aspiraţiile maritime în China dinastiilor Song de Sud şi Yuan
Campaniile Dinastiei Yuan împotriva Japoniei şi Javei
Marea în scrieri
Lumea comercială a Mării Arabiei
Zheng He şi apogeul iniţiativelor maritime chineze
Corăbiile şi transportul pe mările musonilor
Capitolul 14. Înconjurul lumii
Genovezii şi ibericii în estul Oceanului Atlantic
Navigaţia
Dom Henrique şi epoca lui
Definirea spaţiului
Cristofor Columb
Atlanticul după 1492
Vasco da Gama şi prima călătorie din Oceanul Atlantic pînă în Oceanul Indian
De la Magellan la Tratatul de la Zaragoza
Capitolul 15. Naşterea comerţului global
Spania, Portugalia şi Atlanticul
Sclavii, mirodeniile şi Estado Português da Índia
Estado da Índia şi comerţul din Asia
Schimbătoarea Mediterană
Administraţia navală europeană şi formarea statelor
Capitolul 16. Statul şi marea în epoca expansiunii europene
Capturarea vasului Santa Catarina
Hugo Grotius şi Marea liberă
Olandezii în Asia: Batavia, Taiwan şi Nagasaki
Comerţul asiatic în epoca parteneriatelor
Europenii în America de Sud şi în Caraibe
Lupta pentru America de Nord
Flotele militare europene
Capitolul 17. Ascensiunea Europei de Nord

Viaţa şi moartea pe mare
Balanţa de putere în Europa secolului al XVIII-lea
Revoluţia Americană
Revoluţia Franceză şi Războaiele Napoleoniene52
Petru cel Mare şi ambiţia maritimă a Rusiei
Comerţul asiatic
Explorările maritime în secolul al XVIII-lea
Vasele şi navigaţia
Capitolul 18. „Anihilarea spaţiului şi a timpului”
Apariţia motorului cu abur
Suezul, motoarele cu dublă expansiune şi telegraful
Migraţia în masă şi siguranţa pe mare
Concurenţa în Atlanticul de Nord
Croazierele şi plimbările cu iahtul
Explorările
Combustibilul: de la balenieră la petrolier
Capitolul 19. Puterea maritimă în epoca aburului şi oţelului
Flotele în timpul revoluţiei industriale
Războiul Civil American
Doctrina navală şi trei războaie scurte
Cursa înarmării navale pentru Primul Război Mondial
Dezvoltarea submarinului
Tratatele interbelice
Al Doilea Război Mondial
Capitolul 20. Lumea maritimă începînd din anii 1950
Transportul maritim, navele şi porturile în era containerelor
Pavilioanele de complezenţă
Pescuitul şi bunurile comune globale
Flota mondială în era nucleară
Note
Bibliografie
Index

Lincoln Paine

MAREA ȘI CIVILIZAȚIA

O ISTORIE MARITIMĂ A LUMII

Traducere de Dana Bădulescu şi Radu Andriescu

POLIROM
2015

Lincoln Paine, *The Sea and Civilization. A Maritime History of the World*
Copyright © 2013 by Lincoln Paine
All rights reserved.
This translation published by arrangement with Alfred A. Knopf, an imprint of The Knopf Doubleday Group, a division of Random House, LLC.
Hărţi de Rosemary Mosher
© 2015 by Editura POLIROM, pentru ediţia în limba română
Contribuţia traducătorilor:
Dana Bădulescu: Mulţumiri, Notă privind unităţile de măsură, Introducere, capitolele 1-6 şi 17-20
Radu Andriescu: capitolele 7-16
www.polirom.ro
Editura POLIROM
Iaşi, B-dul Carol I nr. 4; P.O. BOX 266, 700506
Bucureşti, Splaiul Unirii nr. 6, bl. B3A, sc. 1, et. 1;
sector 4, 040031, O.P. 53
ISBN ePub: 978-973-46-5440-6
ISBN PDF: 978-973-46-5441-3
ISBN print: 978-973-46-4186-4
Coperta: Carmen Parii
Foto copertă: © fotorutkowscy/Depositphotos.com
Această carte în format digital (e-book) este protejată prin copyright şi este destinată exclusiv utilizării ei în scop privat pe dispozitivul de citire pe care a fost descărcată. Orice altă utilizare, incluzând împrumutul sau schimbul, reproducerea integrală sau parţială, multiplicarea, închirierea, punerea la dispoziţia publică, inclusiv prin internet sau prin reţele de calculatoare, stocarea permanentă sau temporară pe dispozitive sau sisteme cu posibilitatea recuperării informaţiei, altele decât cele pe care a fost descărcată, revânzarea sau comercializarea sub orice formă, precum şi alte fapte similare săvârşite fără permisiunea scrisă a deţinătorului copyrightului reprezintă o încălcare a legislaţiei cu privire la protecţia proprietăţii intelectuale şi se pedepsesc penal şi/sau civil în conformitate cu legile în vigoare.

Lectura eco - un supererou al lumii moderne!
Versiune digitală realizată în colaborare cu Libris.ro

LINCOLN PAINE este istoric maritim, fost editor al revistei *Sea History*. Autorul a patru cărţi şi a mai mult de 50 de articole, recenzii şi conferinţe privind istoria maritimă, între care volumele *Ships of the World: An Historical Encyclopedia* (1997) şi *Down East: A Maritime History of Maine* (2000).

Pentru Allison

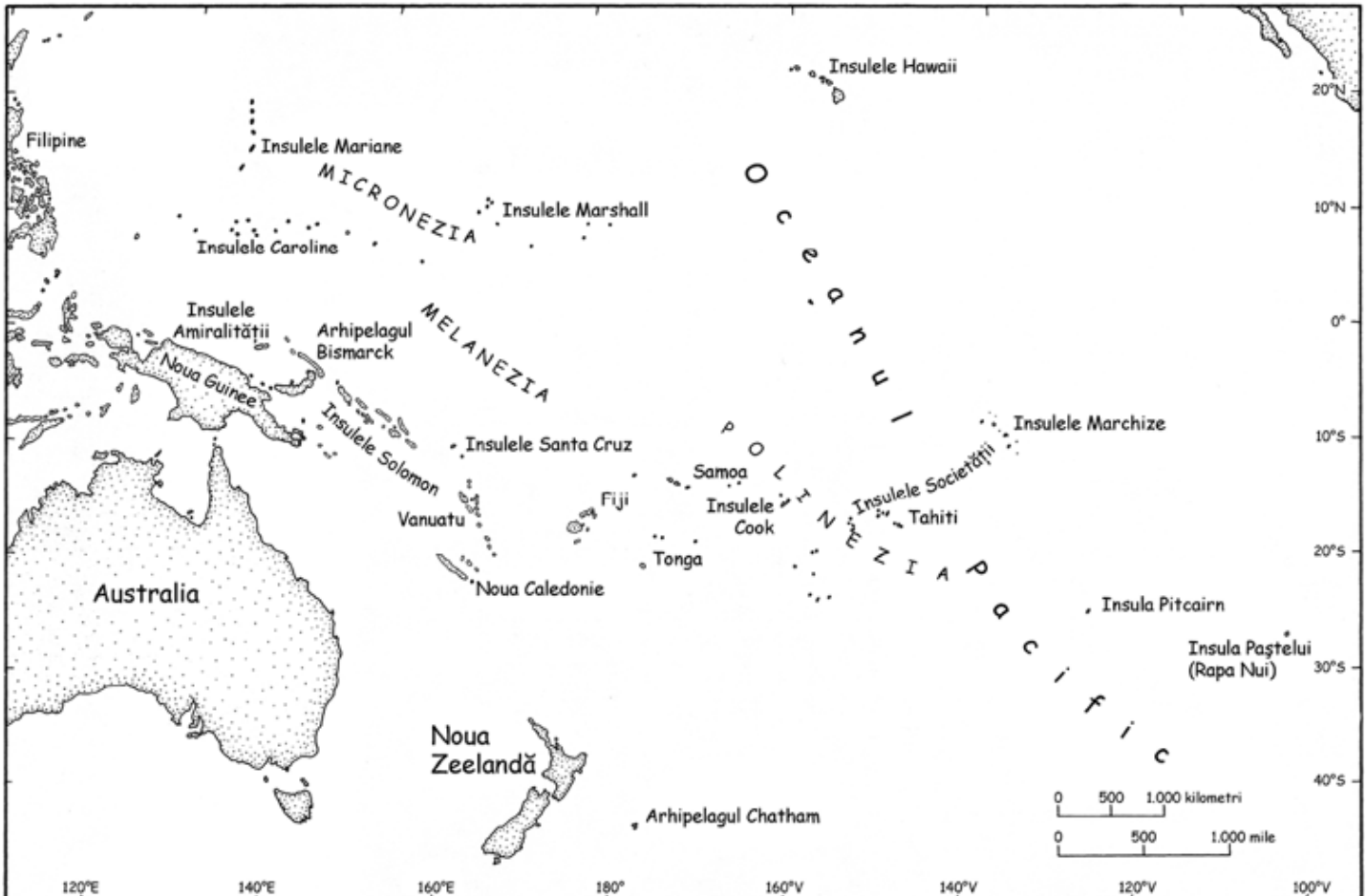
Şi aşa într-o zi, pe cînd stăteam cu Abu 'Ali bin Hazim şi priveam marea – eram pe ţărm la 'Adan –, el îmi spuse: „Ce anume te frămîntă, ori îmi pare mie?".

Iar eu i-am spus: „Dumnezeu fie cu Şeicul! Mintea mea încearcă să desluşească misterele mării, căci multe poveşti se aud despre ea şi fiecare are un alt înţeles. Şeicul ştie cele mai multe lucruri despre ea din cîţi oameni există, fiindcă el este mai-marele negustorilor, iar vapoarele lui călătoresc mereu către cele mai îndepărtate părţi ale ei. De ar vrea el să-mi facă o descriere pe care să pun temei şi de mi-ar risipi îndoielile despre ea, poate că o va face".

El îmi spuse: „Ai întîlnit un cunoscător în această privinţă!". Şi, netezind nisipul cu podul palmei, desenă marea pe plajă.

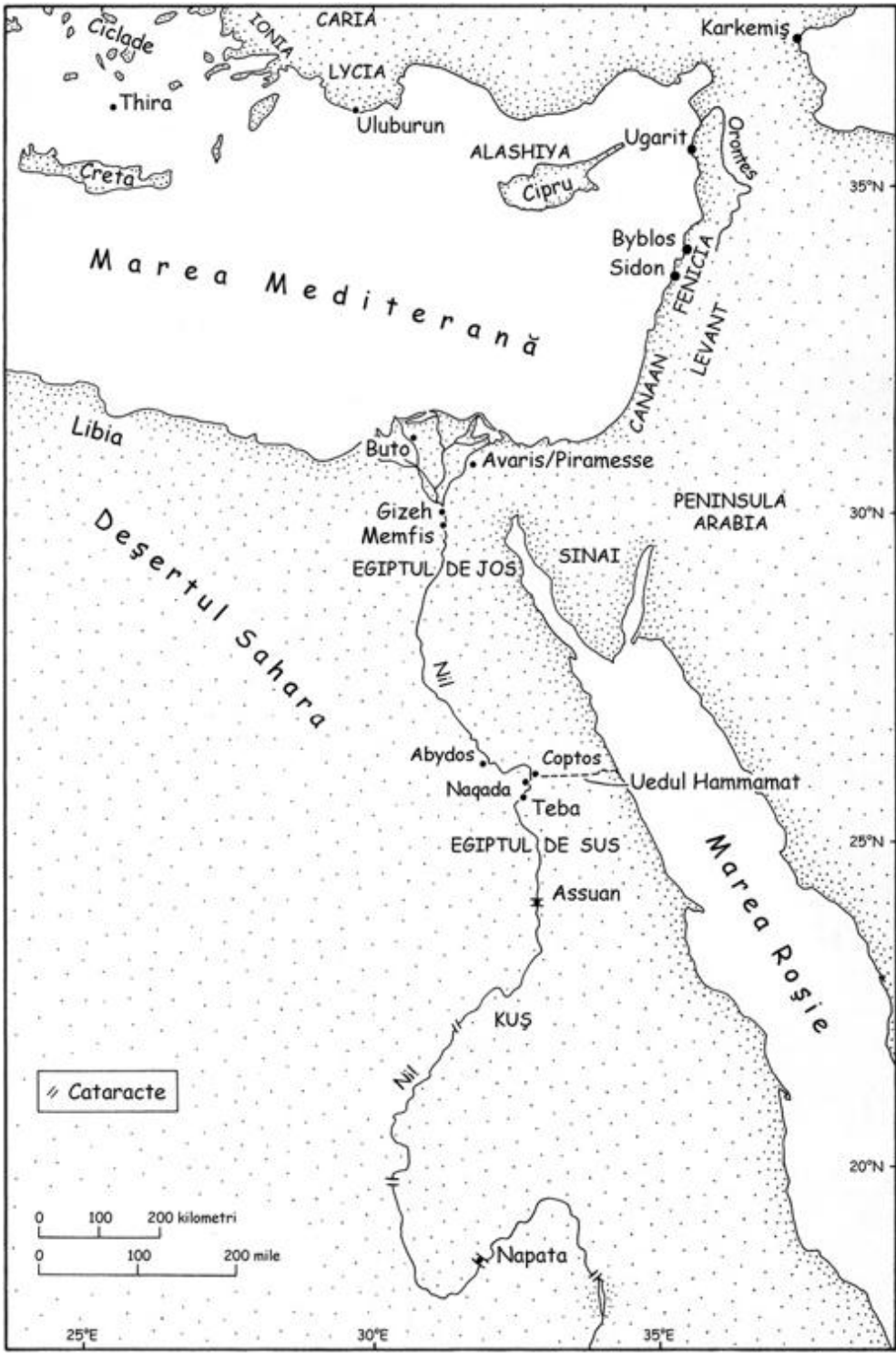
al-Muqaddasi, *Cele mai bune diviziuni pentru cunoaşterea lumii*(375 după Hegira/985 e.n.)

Oceania


Insulele Hawaii
20°N
Filipine
Insulele Mariane
MICRONEZIA
Insulele Marshall
10°N
Insulele Caroline
Oceanul
Insulele Amiralității
Arhipelagul Bismarck
MELANEZIA
0°
Noua Guinee
Insulele Marchize
Insulele Solomon
Insulele Santa Cruz
10°S
POLINEZIA
Samoa
Insulele Societății
Fiji
Insulele Cook
Tahiti
Vanuatu
20°S
Tonga
Australia
Noua Caledonie
Insula Pitcairn
Insula Paștelui
(Rapa Nui)
30°S
Pacific
Noua Zeelandă
40°S
Arhipelagul Chatham
0 500 1.000 kilometri
0 500 1.000 mile
120°E
140°E
160°E
180°
160°V
140°V
120°V
100°V

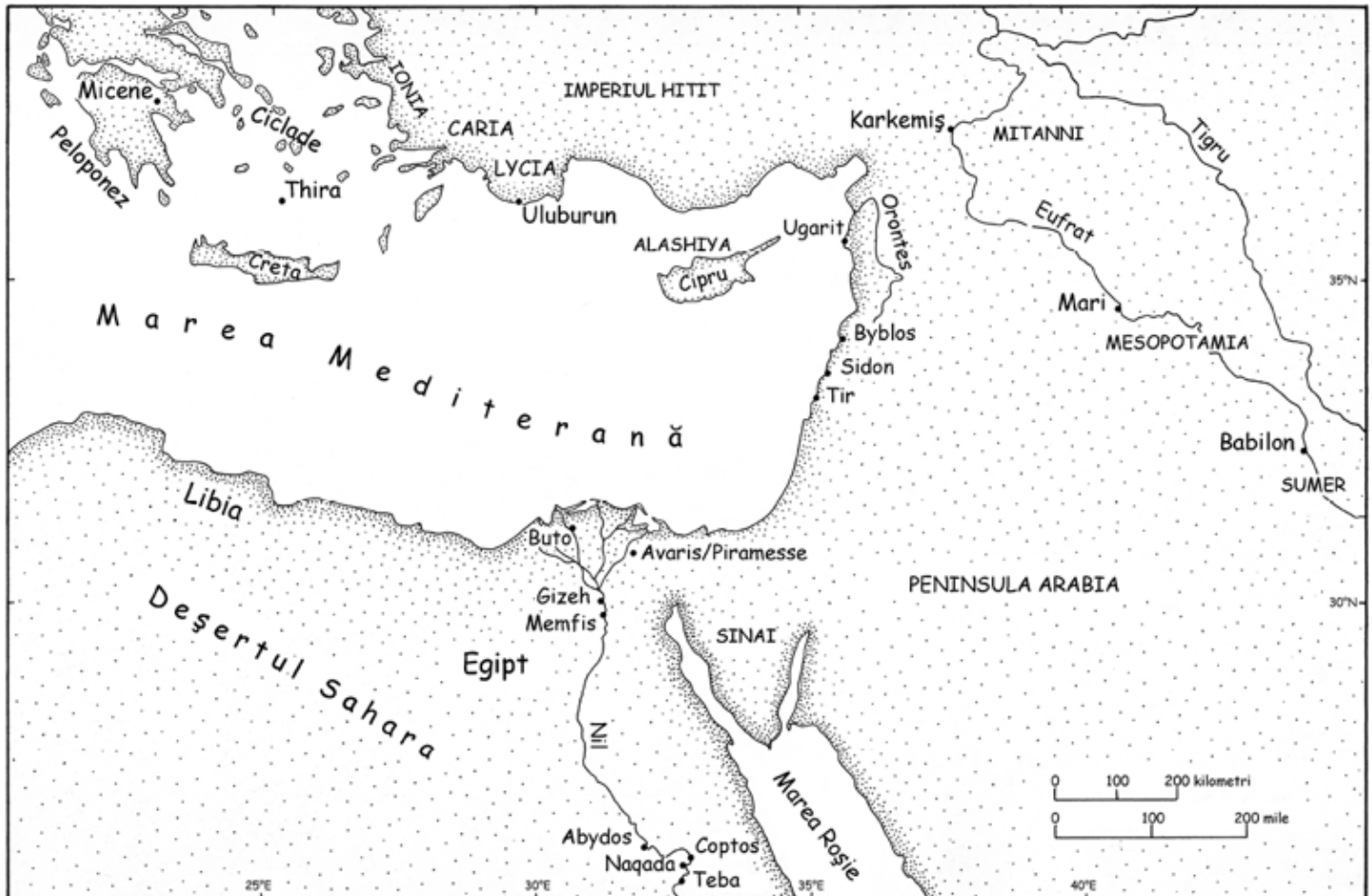
America de Sud şi Caraibele precolumbiene

America de Nord şi Centrală precolumbiană



Egiptul antic

Marea Caspică
Tigru
Eufrat
Munții Zagros
Afganistan
Mari
MESOPOTAMIA
Babilon
SUMER
Ur
Shatt al-Arab
Iran
Pakistan
Ind
Harappa
35°N
30°N
25°N
20°N
MELUHHA
Golful Persic
Strîmtoarea Hormuz
Mohenjo Daro
India
PENINSULA ARABIA
Dilmun
MAGAN
Golful Oman
Marea Arabiei
GUJARAT
Ras al-Jinz
Oman
Peninsula Kathiawar
Lothal
Golful Khambhat
0 150 300 kilometri
0 150 300 mile
50°E
60°E
70°E
Oceanul Indian



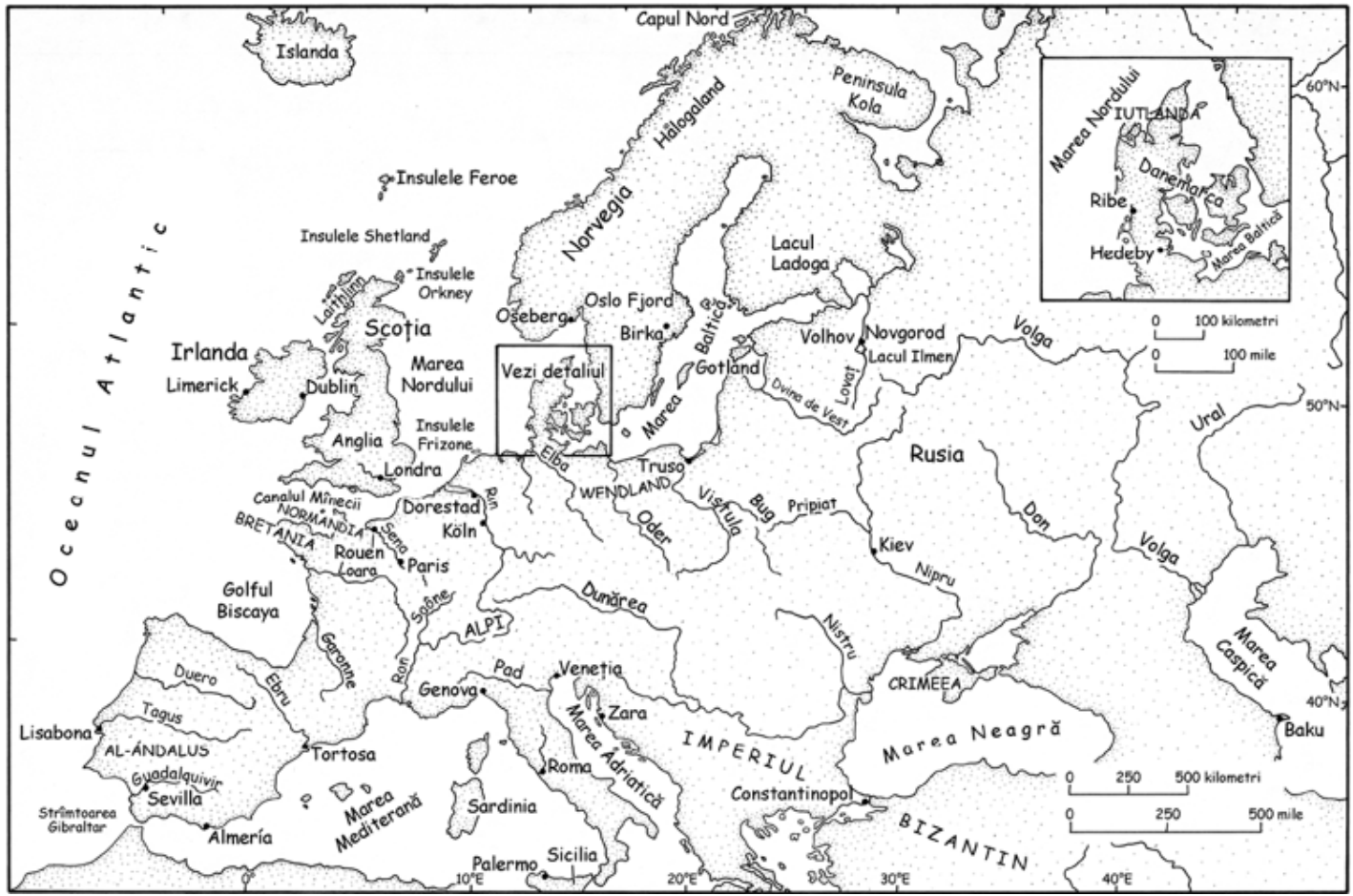
Orientul Apropiat în Epoca bronzului

Mediterana clasică

Oceanul Indian musulman

Asia de Est şi de Sud-Est

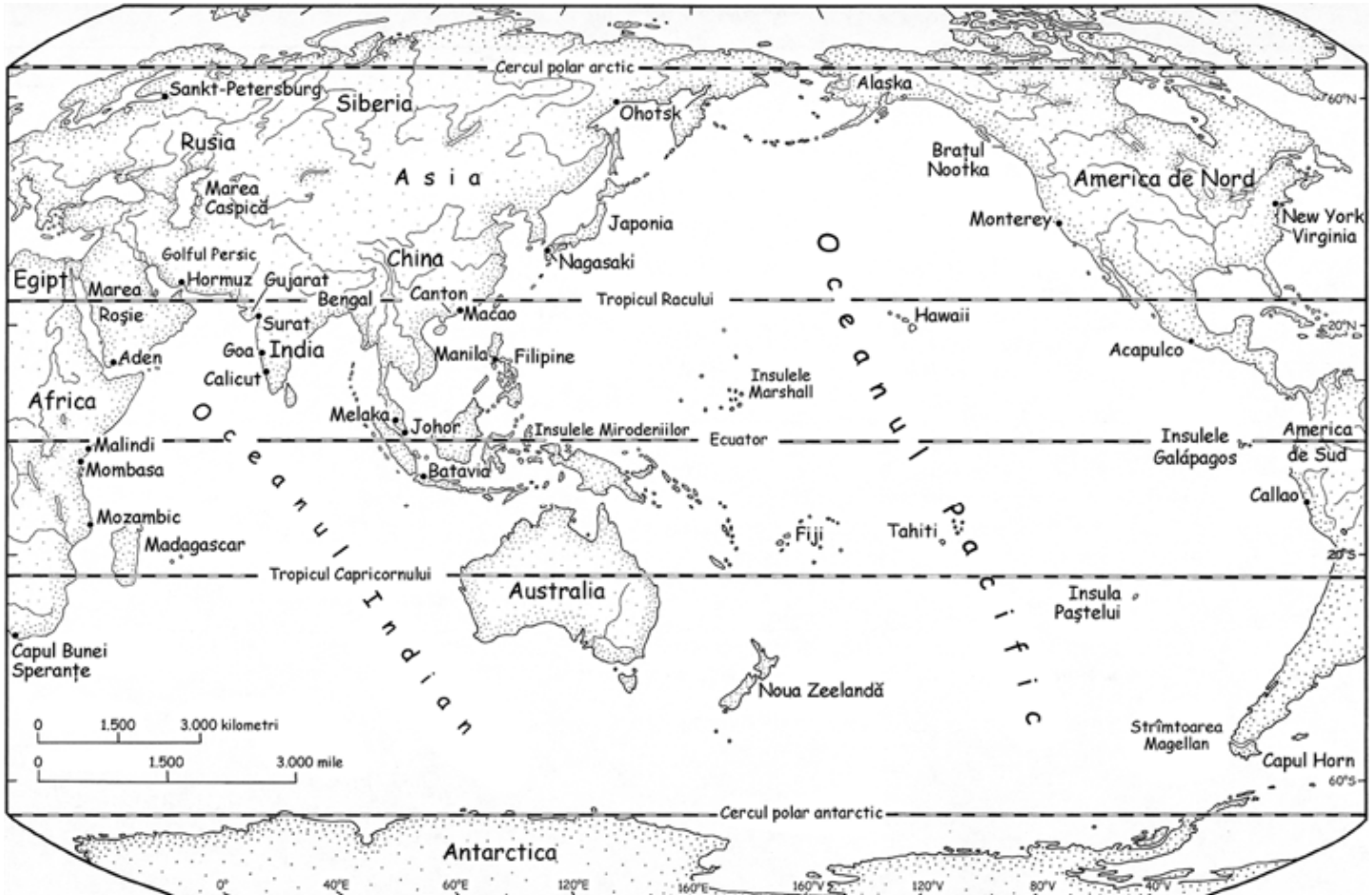
Mediterana medievală

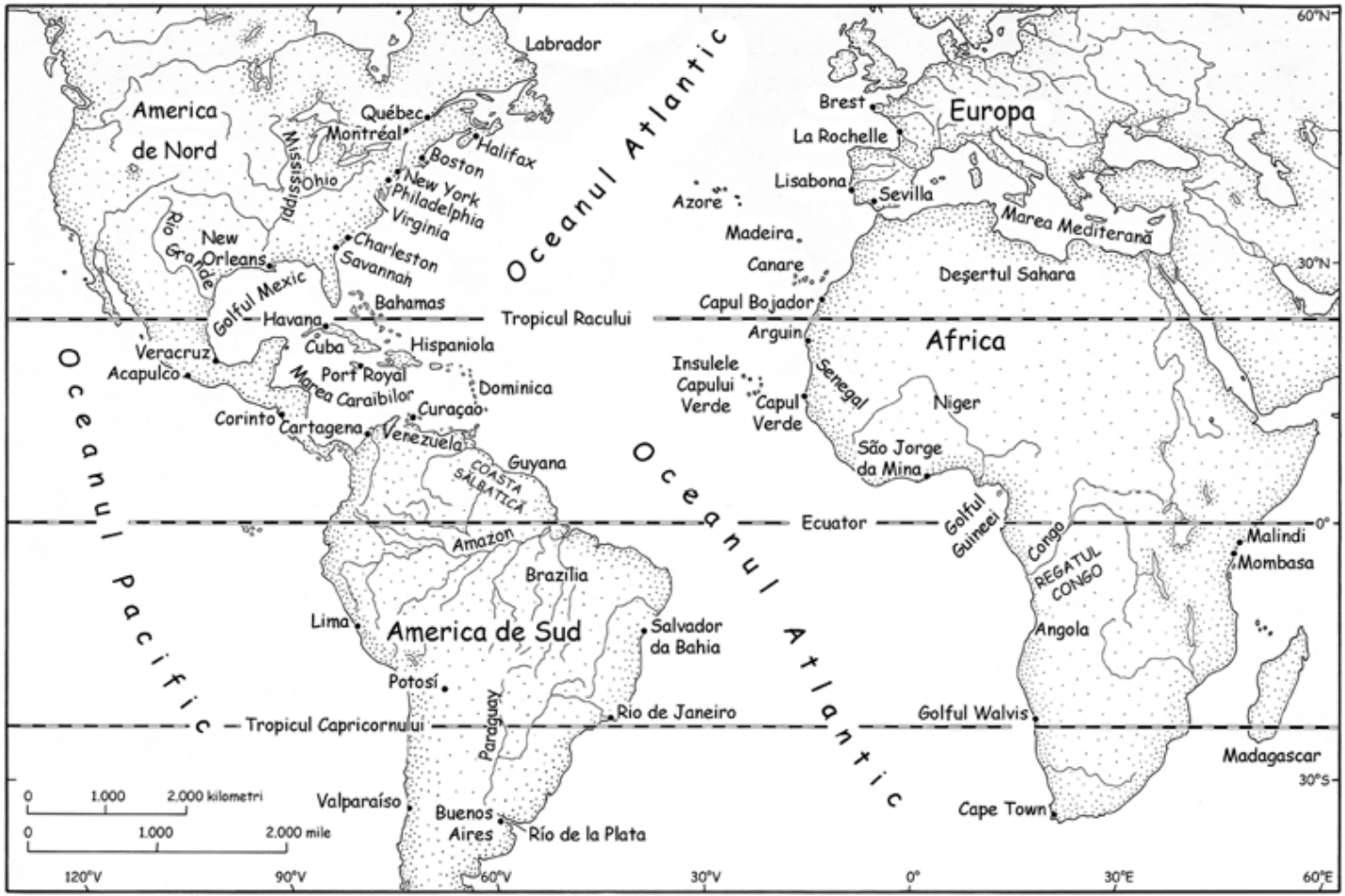


Europa în epoca vikingilor

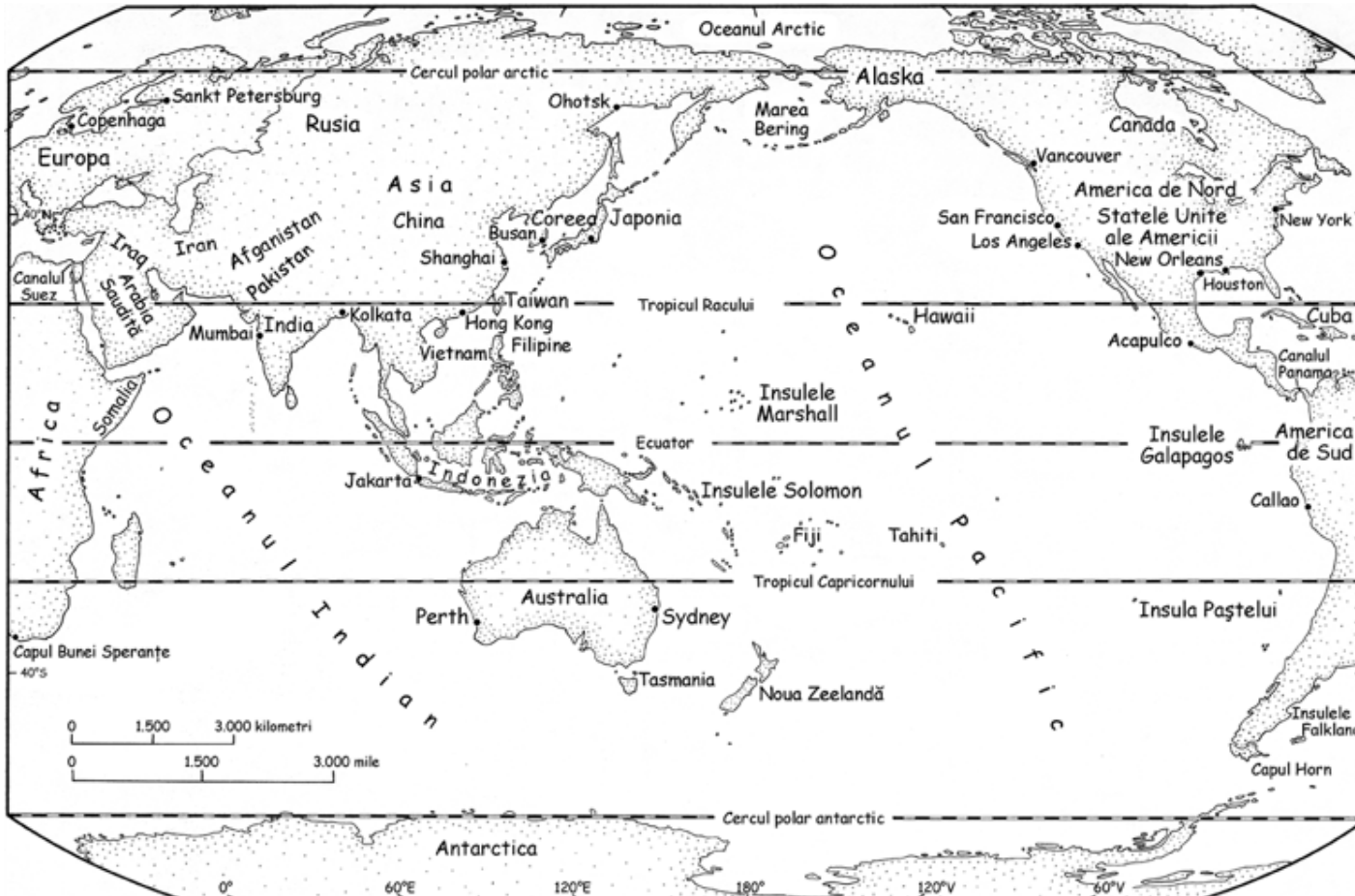
Bergen
Norvegia
Suedia
Marea Nordului
Danemarca
Ribe
Copenhaga
SCANIA
Baltică
Marea Gotland
LIVONIA
Riga
Novgorod
Volga
Dvina de Vest
Oceanul Atlantic
Irlanda
Anglia
Hamburg
Lübeck
Polonia
PRUSIA
Don
50°N
Yarmouth
Londra
Southampton
Canalul Mînecii
Bruges
Köln
FLANDRA
Rouen
Paris
Elba
Oder
Vistula
Bug
Pripiat
Kiev
Nipru
ANJOU
Franța
Rin
Dunărea
Nistru
Tana
Marea Aral
Golful Biscaya
Gironde
Bordeaux
CRIMEEA
Caffa
Pavia
Pod
Veneția
Bayonne
Genova
DALMAȚIA
Marea Adriatică
Marea Neagră
Sinop
Trapezunt
40°N
Aigues-Mortes
Pisa
ARAGÓN
Italia
Ragusa
CASTILIA
Tortosa
Barcelona
Roma
Constantinopol
IMPERIUL BIZANTIN
Lisabona
Portugalia
Sardinia
Bari
Dyrrachium
AL-ÁNDALUS
Amalfi
Marea Egee
Baleare
Cádiz
Almería
Palermo
ARMENIA CILICIANĂ
Ceuta
Strîmtoarea Gibraltar
Sicilia
Bougie
Tunis
0 250 500 kilometri
0 250 500 mile
IFRIQIYA
Mahdia
M a r e a M e d i t e r a n ă
0°
10°E
20°E
30°E

Mările musonilor


Cercul polar arctic
Sankt-Petersburg
Siberia
Rusia
Marea Caspică
Asia
Golful Persic
Egipt
Marea Roşie
Hormuz
Gujarat
Surat
Bengal
Goa
India
Aden
Calicut
Africa
Malindi
Mombasa
Mozambic
Madagascar
Capul Bunei Speranţe
Ocean Indian
China
Canton
Macao
Manila
Filipine
Melaka
Johor
Batavia
Insulele Miroderiilor
Ohotsk
Japonia
Nagasaki
Tropicul Racului
Ocean Pacific
Insulele Marshall
Ecuator
Tropicul Capricornului
Australia
Fiji
Tahiti
Noua Zeelandă
Alaska
Bratul Nootka
America de Nord
Monterey
New York
Virginia
Hawaii
Acapulco
Insulele Galápagos
America de Sud
Callao
Insula Paştelui
Strîmtoarea Magellan
Capul Horn
60°N
20°N
20°S
60°S
0 1.500 3.000 kilometri
0 1.500 3.000 mile
Cercul polar antarctic
Antarctica
0°
40°E
60°E
120°E
160°E
160°V
120°V
80°V
40°V


Labrador
America de Nord
Québec
Montréal
Halifax
Boston
New York
Philadelphia
Virginia
Charleston
Savannah
Bahamas
Havana
Cuba
Hispaniola
Port Royal
Dominica
Curaçao
Veracruz
Acapulco
Corinto
Cartagena
Venezuela
Guyana
COASTA SALBATICĂ
Amazon
Brazilia
Lima
America de Sud
Salvador da Bahia
Potosí
Rio de Janeiro
Paraguay
Valparaíso
Buenos Aires
Río de la Plata
Mississippi
Ohio
Rio Grande
New Orleans
Golful Mexic
Marea Caraibilor
Oceanul Atlantic
Oceanul Pacific
Oceanul Atlantic
Tropicul Racului
Ecuator
Tropicul Capricornului
Europa
Brest
La Rochelle
Lisabona
Sevilla
Azore
Madeira
Canare
Capul Bojador
Arguin
Insulele Capului Verde
Capul Verde
Marea Mediterană
Deşertul Sahara
Africa
Senegal
Niger
São Jorge da Mina
Golful Guineei
Congo
REGATUL CONGO
Angola
Golful Walvis
Malindi
Mombasa
Madagascar
Cape Town
0 1.000 2.000 kilometri
0 1.000 2.000 mile
120°V
90°V
60°V
30°V
0°
30°E
60°E
60°N
30°N
0°
30°S

Europa la începutul epocii moderne


Oceanul Arctic
Cercul polar arctic
Alaska
Sankt Petersburg
Copenhaga
Rusia
Ohotsk
Marea Bering
Canada
Europa
Vancouver
Asia
America de Nord
China
Coreea
Japonia
San Francisco
Statele Unite ale Americii
New York
Busan
Los Angeles
Iraq
Iran
Afganistan
Pakistan
Shanghai
New Orleans
Canalul Suez
Arabia Saudită
Houston
Taiwan
Tropicul Racului
Hawaii
Cuba
Mumbai
India
Kolkata
Hong Kong
Filipine
Acapulco
Vietnam
Canalul Panama
Africa
Somalia
Insulele Marshall
Ecuator
Insulele Galapagos
America de Sud
Jakarta
Indonezia
Insulele Solomon
Callao
Fiji
Tahiti
Tropicul Capricornului
Australia
Perth
Sydney
Insula Paştelui
Capul Bunei Speranţe
40°S
Tasmania
Noua Zeelandă
0 1.500 3.000 kilometri
0 1.500 3.000 mile
Insulele Falkland
Capul Horn
Cercul polar antarctic
Antarctica
0°
60°E
120°E
180°
120°V
60°V

Mulţumiri

Nimeni nu poate scrie o istorie a lumii fără sprijinul şi sfaturile unui „echipaj” variat de colegi, prieteni şi rude. Primul dintre cei cărora le sînt dator este John Wright, prieten, coleg, parior la cursele de cai, agent literar şi de operă bufă, fără de care această carte nu ar fi rămas decît o idee interesantă. Odată cu lansarea acestui proiect, mi-a fost tot timpul aproape pentru a se asigura că proiectul şi eu însumi ne menţinem pe linia de plutire. Îi mulţumesc din adîncul sufletului.

Multe persoane mi-au făcut loc cu generozitate în programul lor pentru a citi şi a comenta mari părţi din manuscris în diverse etape ale elaborării acestuia: Al Andrea de la World History Association; consultanţii mei de doctorat, Leonard Blussé şi Femme Gaastra, de la Leiden University; Kelly Chavez, de la University of Tulsa; Martina Duncan, de la Southern Maine Community College; plimbăreţul Felipe Fernández-Armesto, care este acum la Universitatea din Notre Dame; John Hattendorf, Naval War College; Joshua Smith, United States Merchant Marine Academy şi Jim Terry, Stephens College.

Mi-au mai oferit sugestii asupra unor capitole sau secţiuni Nick Burningham; Arthur Donovan, United States Merchant Marine Academy; Matthew Edney, Osher Map Library, University of Southern Maine; David Kalivas şi ceilalţi editori şi abonaţi ai H-World; Kris Lane, Universitatea Tulane; regretatul Ken McPherson; Nathan Lipfert, Maine Maritime Museum; John C. Perry, Tufts University; Louis Sicking, Leiden University; Tom Vosmer; Lodewijk Wagenaar, Amsterdam Museum; Cheryl Ward, Coastal Carolina University şi abonaţii MARHST-L, printre mulţi alţii.

Mi-am testat multe dintre ideile pe care le dezvolt în această carte într-o serie de conferinţe şi articole, iar pentru şansa de a face asta le mulţumesc organizatorilor conferinţelor International Maritime Economic History Association (Fremantle şi Greenwich), World History Association (Londra), North American Society for Oceanic History (Manitowoc şi Norfolk) şi Maine Maritime Museum din Bath, precum şi lui Lewis R. „Skip” Fischer de la *International Journal of Maritime History* şi lui Faye Kert şi *The Northern Mariner/Le Marin du Nord*.

Bibliotecarii sînt mai indispensabili decît cred ei, iar eu am avut privilegiul de a mă

bucura în special de ajutorul lui Phyllis McQuaide, Hawthorne-Longfellow Library, Bowdoin College; Loraine Lowell, John Plante, Matt Lajoie şi Noah Burch de la Glickman Library, University of Southern Maine; Norman Fiering de la John Carter Brown Library, Providence; Kathryn Wellen de la KITLV din Leiden şi personalului bibliotecilor de la Columbia University şi Leiden University.

Cercetarea imaginilor este o întreprindere cu totul distinctă, iar eu m-am bucurat de ajutorul multor persoane şi instituţii, printre care David Neikirk, Adinah Barnett şi Ron Levere, Osher Map Library; Paul Adamthwaite, Naval Marine Archive, Colecţia Canadiană; Chip Angell; Jennifer Belt şi Peter Rohowsky, Art Resource, New York; Anandajoti Bhikkhu; Joe Bonney şi Barbara Wyker, *Journal of Commerce*; Sue Hao, Consiliul de Afaceri SUA-China; John Harland; Murari Jha; Zip Kellogg, University of Southern Maine; Betsy Kohut, Freer Gallery of Art şi Arthur M. Sackler Gallery; Pamela Long; Anthony Nahas; Kim Goulet Norton şi Alex Agnew, Navigator Publishing; Des Pawson, MBE, Museum of Knots and Sailors Ropework; Bob Poole, Pamela Quick, MIT Press; Ulrich Rudofsky; Sila Tripati, Marine Archaeology Center, National Institute of Oceanography, Goa; Andreas Weber; Zhang Ying, Palace Museum, Beijing; Herwig Zahorka.

Bibliografia oferă o evidenţă mai amănunţită a celor cărora le sînt dator din punct de vedere academic, deşi trebuie şi chiar îmi asum întreaga responsabilitate pentru erorile de date şi interpretare care fără îndoială s-au strecurat în coca acestui vas fragil.

Lucrînd la această carte am conştientizat cît de mult le datorez profesorilor mei, de la şcoala primară şi pînă la colegiu. Pe cei mai mulţi dintre ei i-am uitat, însă cei trei pe care mi-i amintesc îi pot reprezenta pe ceilalţi: John Pariseau, Allen-Stevenson School; Allan Wooley, Phillips Exeter Academy şi regretatul Steele Commager, Columbia University.

Documentarea pentru acest proiect m-a adus în repetate rînduri la New York, unde m-am bucurat de ospitalitatea Georginei Walker şi a lui Hal Fessenden, precum şi de cea a lui Madeleine Tramm şi Philip Newell; le sînt recunoscător şi Carolinei şi lui Jim Clark pentru găzduirea de la Londra şi, de asemenea, faimosului Hôtel Garni Blussé din Amsterdam.

Am fost susţinut de mari prietenii în afara celor menţionate deja, mai ales de cea a lui Wendell şi Soozie Large, Nathan şi Eleanor Smith şi Elizabeth Mitchell şi Alex Krieckhaus. Salut felul în care Valentina von Klencke a supravieţuit scurtei răpiri din Köln la Museum für Antike Schiffahrt în Mainz şi îi mulţumesc lui Nicole von Klencke pentru că a condus vehiculul cu care am răpit-o.

Regretatul Ashbel Green a dovedit o încredere nemaipomenită atunci cînd a semnat contractul pentru această carte, iar eu nu îi sînt îndatorat doar lui, ci şi succesorului său, Andrew Miller, şi mai ales lui Andrew Carlson, un editor corect şi deschis, care a dat dovadă de o răbdare enormă şi de un tact şi o bunăvoinţă extraordinare. Nicole Pedersen a fost şi ea una dintre persoanele care mi-au indicat numeroase greşeli mai mari sau mai mici şi care a contribuit enorm la calitatea lucrării finale.

Părinţii mei au avut bunăvoinţa de a citi şi de a face comentarii asupra variantelor

iniţiale ale manuscrisului. Fiicelor mele Kai şi Madeleine le voi fi recunoscător dacă nu vor scrie niciodată o istorie a lumii şi dacă îmi vor cere şi mie acelaşi lucru, însă le mulţumesc pentru buna dispoziţie, răbdarea şi sprijinul lor susţinut pe parcursul acestui proiect.

Allison a susţinut acest demers în toate modurile posibile, chiar înainte de începerea lui. Ea nu se face în nici un fel vinovată de erorile pe care le conţine, însă are toate meritele pentru realizarea lui.

Lincoln Paine
Portland, Maine
iulie-octombrie 2012

Notă privind unităţile de măsură

Pentru distanţele pe mare, am folosit mile marine.

Pentru măsurătorile pe uscat, am folosit sistemul metric.

Prin convenţie, distanţele pe rîuri în Statele Unite sînt indicate în mile terestre (1.609 m).

Mile terestre	Mile marine
1	0,87
1,15	1
0,62	0,54
0,67	0,58

Metri	Picioare
1	3,28
0,3	1

Centimetri	Țoli
1	0,39
2,54	1

Introducere

Vreau să schimb modul în care priviţi lumea. Mai exact, vreau să schimb modul cum priviţi harta lumii, atrăgîndu-vă atenţia asupra nuanţelor de albastru care acoperă 70 la sută din imaginea aflată în faţa dumneavoastră şi lăsînd culorile terestre să se estompeze. Mutarea accentului de la uscat la apă face ca multe tendinţe şi tipare ale istoriei universale să se remarce în moduri altminteri nebănuite. Înaintea dezvoltării motorului cu abur pentru vase în secolul al XIX-lea, cultura, comerţul, epidemiile şi conflictele se răspîndeau, respectiv se desfăşurau în general mai rapid pe mare decît pe uscat. Deschiderea rutelor maritime avea uneori drept rezultat o transformare imediată, însă şi mai frecvent punea bazele a ceea ce mai tîrziu erau considerate, în mod greşit, schimbări bruşte. Cel mai bun exemplu în acest sens îl constituie reţelele comerciale ale Oceanului Indian, cele mai vechi dintre acestea fiind iniţiate cu cel puţin 4.000 de ani în urmă de către marinarii care navigau între Mesopotamia şi gurile fluviului Ind. Pînă la începutul erei noastre, acum 2.000 de ani, subcontinentul indian a fost un punct de plecare şi o destinaţie pentru negustori şi oameni nevoiaşi de pe Marea Arabiei şi din Golful Bengal. Aceste lucruri nu sînt consemnate aproape deloc în scris, căci nu se disting printr-o figură de anvergura lui Ghilgameş sau Odiseu, şi, în pofida unui număr din ce în ce mai mare de dovezi arheologice, demersurile menţionate rămîn în mare măsură nerecunoscute. Prin urmare,

sosirile ulterioare în Asia de Sud-Est ale comercianţilor musulmani de pe subcontinentul indian şi din Asia de Sud-Vest, ale negustorilor chinezi de diverse religii şi ale creştinilor portughezi par a fi toate surprize ale istoriei. Doar ultimii erau figuri complet noi pe mările musonilor care se întind de la ţărmurile Africii de Est şi pînă la coastele Coreei şi Japoniei. Ceilalţi erau moştenitorii străvechilor tradiţii maritime, prin care se stabiliseră demult legăturile comerciale dintre ţărmurile Africii de Est şi Asia de Nord-Est. Această carte prezintă numeroase exemple asemănătoare de regiuni maritime care au fost exploatate discret pînă cînd un concurs de evenimente le-a aruncat sub lumina reflectoarelor istoriei.

Există două întrebări demne de luat în seamă înainte să ne angajăm în aventura unei istorii maritime a lumii, ca scriitor sau cititor: ce este istoria maritimă şi ce este istoria lumii? Răspunsurile la ambele întrebări depind deopotrivă de perspectivă şi de temă. Istoria lumii implică investigaţia sintetică a interacţiunilor complexe dintre oameni avînd fundaluri şi orientări distincte. Ca atare, transcende concentrarea mai tradiţională a istoricilor pe comunităţi distincte din punct de vedere politic, religios sau cultural, abordate mai ales la nivel local, naţional sau regional. Ca subiect de cercetare interdisciplinară şi interregională, istoria maritimă este o ramură a istoriei lumii care acoperă teme evidente precum construcţia de vase, comerţul maritim, explorarea oceanelor, migraţia oamenilor şi istoria navală. Totuşi, considerată prin prisma perspectivei pe care o oferă, premisa istoriei maritime este că studiul evenimentelor care au loc pe mare sau sînt raportate la aceasta oferă explicaţii nebănuite pentru înţelegerea activităţile umane. Istoricul maritim, prin urmare, recurge la discipline precum artele, religia, limba, dreptul şi economia politică.

O abordare alternativă şi poate mai simplă a întrebării „ce este istoria maritimă?” este să atacăm întrebarea-pereche neformulată: ce este istoria terestră? – perspectiva terestră fiind perspectiva noastră implicită. Să ne imaginăm o lume limitată la

uscat. Diaspora grecească antică ar fi căpătat un alt caracter şi ar fi fost direcţionată în alte părţi fără vase care să îi transporte pe locuitorii Insulei Eubeea, pe milesieni şi pe atenieni către pieţe noi şi care să susţină legăturile dintre colonii şi metropole. Fără comerţ maritim, nici indienii şi nici chinezii nu ar fi exercitat importanta influenţă pe care au avut-o în Asia de Sud-Est, iar acea regiune n-ar fi purtat supranumele culturale de Indochina şi Indonezia (literal, „insulele indiene") – de fapt, ultima ar fi rămas cu totul nepopulată. Vikingii din Scandinavia medievală nu s-ar fi putut răspîndi atît de rapid şi la o scară atît de mare cum au făcut-o, schimbînd astfel peisajul politic al Europei medievale. De asemenea, fără marinari, istoria ultimelor cinci secole ar trebui rescrisă în întregime. Epoca expansiunii Europei Occidentale a fost rezultatul unor proiecte maritime fără de care Europa ar fi putut foarte bine să rămînă un colţ marginalizat al uscatului eurasiatic, fără perspectivă asupra a ceea ce Europa latină numea *Mare Tenebrosum*, iar vorbitorii de arabă numeau *Bahr al-Zulamat*, „marea întunericului". Mogulii, chinezii şi otomanii ar fi pus într-un con de umbră organizările politice divizate şi provinciale ale Europei, care nu ar fi putut să se stabilească în sau să cucerească Americile, să iniţieze comerţul de sclavi transatlantic sau să cîştige un avanpost imperial în Asia.

Ultimul secol a fost martorul unei schimbări totale de abordare a istoriei maritime. Fiind în trecut terenul de manifestare a interesului de anticari al unor persoane care s-au concentrat pe „corăbii şi bărci antice, modele de nave, imagini, etnografie, chestiuni lexicografice şi bibliografice şi pavilioane"[1], istoria maritimă se axa odinioară mai ales pe păstrarea şi interpretarea materialului disponibil. Acest lucru a îndreptat atenţia istoricilor asupra istoriei maritime şi navale a Europei, Mediteranei şi Americii de Nord moderne. Succesul maritim a fost privit aproape întotdeauna ca un fenomen specific european, care a atins o importanţă demnă de luat în seamă odată cu acea călătorie epocală a lui Columb în Americi, în anul 1492. În această variantă, istoria a trecut în mod direct şi exclusiv la a explica felul

în care europenii şi-au folosit tehnologia maritimă şi navală superioară pentru a se impune asupra restului lumii.

A considera „perioada clasică a navigaţiei”[2] europene din secolul al XVI-lea pînă în secolul al XVIII-lea un model pentru istoria maritimă în general este tentant, însă nu şi indicat. Cu toate că schimbarea globală adusă de navigatorii şi de dinamica Europei maritime este de o importanţă indiscutabilă pentru o înţelegere corectă a lumii începînd cu anii 1500, realizările maritime sînt mult mai răspîndite, iar efectele lor mult mai complicate decît ar sugera o astfel de abordare. Supremaţia europeană a fost departe de a fi inevitabilă. Mai important, axarea asupra ultimelor cinci secole din istoria Europei a distorsionat modul cum interpretăm realizările maritime din alte perioade şi locuri şi ca atare aprecierea influenţei acestor realizări asupra progresului omenirii. Nu există paralele pentru relaţia aproape simbiotică dintre politica navală şi cea comercială – ceea ce am putea numi un „complex naval-comercial” – caracteristică expansiunii maritime a Europei. Nu există nimic asemănător în Antichitatea clasică, în Asia sau în Europa înaintea Renaşterii, iar pînă în secolul XXI legăturile strînse dintre strategia navală naţională şi comerţul maritim, care fuseseră dominante în această perioadă, aproape că au dispărut. Perioada dominaţiei maritime a Europei a fost deosebit de importantă, însă este un etalon inadecvat cînd vine vorba despre aprecierea altor perioade.

Viziunea eurocentrică asupra lumii a fost consolidată de convingerea larg răspîndită în rîndul istoricilor occidentali că rasa era o explicaţie suficientă pentru „inegalitatea diverselor societăţi umane existente”[3]. În secolul al XIX-lea şi la începutul secolului XX, cea mai clară şi vizibilă manifestare materială a superiorităţii rasiale consta în puterea maritimă şi abilitatea europenilor de a-şi extinde hegemonia peste mări, pentru a crea şi a susţine imperii coloniale aflate la celălalt capăt al lumii. Acest lucru a dat naştere generalizării anistorice că există popoare maritime precum grecii şi britanicii şi popoare nonmaritime

precum romanii şi chinezii. Asemenea afirmaţii maschează realităţi complexe. Altfel spus, măsura în care diferite naţiuni se bazează pe maşini sau avioane depinde de economie, industrializare, geografie şi alte considerente şi nimănui nu i-ar trece prin cap să pună folosirea maşinii sau a avionului pe seama tendinţelor rasiale sau etnice. În replică la prezumţia unei superiorităţi înnăscute a europenilor şi nord-americanilor în domeniul navigaţiei, unii scriitori au încercat să restabilească echilibrul, scriind istorii maritime explicit etnocentrice sau naţionaliste[4] despre noneuropeni. Deşi aceste rectificări preţioase au scos la iveală scrieri autohtone şi alte dovezi nestudiate anterior ce atestă activitatea maritimă a unor popoare despre care se credea că nu prea au tradiţie maritimă sau chiar că ea le lipseşte cu desăvîrşire, ele au avut tendinţa de a crea propriile versiuni de excepţionalism maritim.

Chiar în toiul manifestării acestei tendinţe, cartea magistrală scrisă de Fernand Braudel *Mediterana şi lumea mediteraneană în epoca lui Filip al II-lea* (1949) a introdus o nouă abordare a istoriei maritime. Inspiraţi de strălucita sa analiză a interacţiunii dintre geografie, economie, politică, istorie militară şi istorie culturală, istoricii maritimi care priveau dincolo de paradigmele naţionaliste au îmbrăţişat validitatea tratării bazinelor mărilor şi oceanelor ca unităţi coerente de studiu, ultima jumătate de secol fiind martora unui exces de lucrări care analizează un anumit ocean sau o anumită mare[5]. Acesta este un exerciţiu edificator care ne permite să reflectăm asupra legăturilor transculturale şi transnaţionale fără raportarea constantă la ficţiunea schimbătoare a graniţelor politice. În acelaşi timp, riscăm să înlocuim un set de frontiere terestre arbitrare cu o divizare la fel de arbitrară a oceanului planetar. Nu prea există un consens în privinţa împărţirii apelor lumii în unităţi discontinue, fiecare cu numele ei, cum sînt golfurile, strîmtorile, canalele, mările şi oceanele, şi în practică navigatorii rareori recunosc aceste distincţii impuse de departe. O epigramă grecească antică confirmă unitatea oceanului planetar cu o simplitate desăvîrşită:

Marea este mare peste tot…
Roagă-te de vrei pentru drum bun spre casă,
Însă Aristagoras, înmormîntat aici, a descoperit
Că oceanul este ocean, oriunde te-ai găsi6.

Această carte este o încercare de explorare a modului cum au intrat oamenii în contact unii cu alţii pe mări şi rîuri şi astfel şi-au răspîndit recoltele, bunurile manufacturate şi sistemele sociale – de la limbă la sistem economic şi religie – dintr-un loc în altul. Neignorînd momentele culminante ale istoriei maritime, am încercat să le pun într-un context mai larg pentru a arăta cum schimbarea abordării sistemelor maritime poate fi interpretată ca semnul unor schimbări mai ample dincolo de mare. M-am axat pe cîteva teme: cum lărgesc incursiunile maritime sferele comerciale care presupun împărtăşirea anumitor tipuri de cunoştinţe – despre pieţe şi practici comerciale sau navigaţie şi construcţia de nave; cum răspîndirea peste mări a limbilor, religiei şi dreptului facilitează legături interregionale; şi cum conducătorii şi guvernele exploatează întreprinderile maritime prin taxe, protecţia comerţului şi alte mecanisme menite să le consolideze şi sporească puterea.

Am schiţat această istorie ca pe o povestire pentru a arăta, cu fiecare regiune în parte, procesul deliberat prin care regiunile maritime ale lumii au fost împletite laolaltă. Dar aceasta nu este doar o poveste a apelor sărate. Activitatea maritimă nu include doar navigaţia în largul mării şi de-a lungul coastelor, ci şi navigaţia continentală1*. Locuitorii insulelor au motive evidente pentru a lua calea mărilor, însă exploatarea rîurilor, a lacurilor şi a canalelor cu apă dulce a fost esenţială pentru dezvoltarea ţărilor cu teritorii continentale întinse. Centrul Americii de Nord a devenit productiv din punct de vedere economic datorită accesibilităţii sale pe fluviul Sfîntul Laurenţiu şi canalul Welland şi pe Marile Lacuri, precum şi pe fluviul Mississippi şi afluenţii săi. Nici un culoar nu şi-ar fi atins potenţialul fără dezvoltarea tehnologiilor maritime – puterea aburului în cazul fluviului Mississippi, ecluze şi baraje în cazul Marilor Lacuri.

Dacă geografia apelor, a vîntului şi a uscatului modelează lumea maritimă într-un mod evident, activitatea maritimă devine o forţă determinantă în istorie doar atunci cînd se întrunesc în combinaţia potrivită anumite condiţii economice, demografice şi tehnologice. Puţini observatori ai secolului al XV-lea şi-ar fi putut imagina prosperitatea de care aveau să se bucure Spania şi Portugalia în urma peregrinărilor navigatorilor din aceste ţări în estul Atlanticului. În timp ce ei navigau în căutarea unei rute pentru mirodeniile din Asia, au dat de Americi, o sursă de bogăţie nemaipomenită sub formă de argint şi aur, materii prime pentru pieţele din Europa şi noi pieţe pentru manufacturile europene, şi teritoriu – „virgin" în ochii europenilor – pentru cultivarea recoltelor de tutun şi zahăr recent descoperite sau transplantate. Intervenţia papei în disputele asupra împărţirii acelor pămînturi între portughezi şi spanioli s-a concretizat într-o serie de bule şi tratate care au divizat navigaţia Atlanticului necreştin şi a Oceanului Indian între Portugalia şi Spania şi care ne ajută să explicăm de ce majoritatea locuitorilor Americii de Sud şi Centrale sînt catolici de limbă spaniolă sau portugheză.

O perspectivă maritimă complică interpretarea noastră privind expansiunea „spre vest" a Statelor Unite. California a devenit stat în 1851, la doi ani după descoperirea aurului la fabrica de cherestea Sutter's Mill, cînd teritoriul era aproape necunoscut americanilor din est, iar numărul cetăţenilor Statelor Unite de pe coasta Pacificului se ridica doar la cîteva mii. Datorită extraordinarei capacităţi a marinei comerciale americane din vremea aceea, zeci de mii de oameni au ajuns la San Francisco pe vapor, un mijloc de transport mai rapid, mai ieftin şi mai sigur decît călătoria transcontinentală, deşi distanţa era de peste patru ori mai mare. Statele Unite au cucerit interiorul continentului – cunoscut astăzi ca „fly-over states"[2*], dar care pe vremea aceea ar fi putut fi numit teritoriul în jurul căruia se navighează – printr-o mişcare de învăluire de pe ambele coaste, preferată unei deplasări pe uscat dinspre est.

Cu toate acestea, atunci cînd există vase, marinari, porturi şi

comerţ, tendinţa implicită preponderentă a scriitorilor este fie de a le glorifica, izolîndu-le de lumea uscatului, fie de a le lua în considerare doar pentru a explica anumite evenimente precum: sosirea „morţii negre” în nordul Italiei; călătoriile vikingilor către Marea Caspică şi Marea Neagră (pe rîuri) şi către Europa Occidentală şi America de Nord (pe mare); invaziile mongole în Japonia şi Insula Java în secolul al XIII-lea; sau alte migraţii ale omului, vegetaţiei sau faunei. Dar plasînd relaţia noastră colectivă cu oceanele, mările, lacurile, rîurile şi canalele în centrul naraţiunii istorice, putem observa că o mare parte din istoria omenirii a fost modelată de accesul sau lipsa accesului oamenilor la ape navigabile. De exemplu, avînd în vedere percepţia încetăţenită în rîndul occidentalilor nonmusulmani că islamul este o religie a nomazilor deşerturilor, pare remarcabil faptul că teritoriul ţării cu cei mai mulţi musulmani este reprezentat de cel mai mare arhipelag din lume. În Indonezia nu sînt cămile, dar sînt musulmani şi, de asemenea, hinduşi – mai ales pe Insula Bali –, lucru deosebit de curios dacă ne gîndim la interdicţiile hinduse de a naviga. Dacă aceste două religii sînt atît de legate de uscat, cum de au reuşit să traverseze oceanul? Au suferit religiile schimbări de-a lungul timpului? Sînt oare impresiile noastre despre natura acestor religii greşite? După cum scrie în Coran, „Oare nu vezi că din harul lui Allah corăbiile plutesc pe mare, spre a vă arăta vouă din semnele Sale? Şi întru acestea sînt semne pentru oricine este răbdător şi mulţumitor”[7].

Aceste „semne” indică faptul că adaptarea tehnologică şi socială a omenirii la viaţa pe apă – din raţiuni comerciale, de război, explorare sau migraţie – a fost un motor în istoria umanităţii. Cu toate acestea, multe istorii de prim-plan sînt recalcitrante la această idee. *Viruşi, arme şi oţel. Soarta societăţilor umane* scrisă de Jared Diamond abia dacă dedică o pagină „tehnologiei maritime”[8], expresie prin care se referă la ambarcaţiuni, şi nu la abilitatea de a naviga sau la alte competenţe asociate. Curios este că traficul maritim era esenţial pentru răspîndirea multora dintre tehnologiile, ideile, plantele şi

animalele pe care Diamond le analizează cu lux de amănunte revelatoare, nu doar între continente, ci şi în interiorul şi în jurul acestora. Ignorînd latura maritimă a poveştii, el omite practic atît mijloacele de transmitere, cît şi, în cazul unor invenţii foarte importante, lucrurile transmise.

Ca să dăm un alt exemplu, *Istoria lumii* de J.M. Roberts este, după cum declară autorul, „povestea proceselor care au adus omenirea de la incertitudinile şi pericolele vieţii primitive şi vieţii precivilizate pînă la incertitudinile şi pericolele mult mai complexe şi foarte diferite din zilele noastre... Datele factuale au fost prin urmare incluse pe criteriul importanţei lor istorice – cu alte cuvinte, importanţa lor efectivă în procesele istorice majore mai degrabă decît interesul lor intrinsec sau orice alt merit”[9]. Roberts recunoaşte semnificaţia navigaţiei continentale şi maritime, accentuînd importanţa primeia, de exemplu, în colonizarea estică a Siberiei de către Rusia în secolul al XVII-lea. Cu toate acestea, el sare direct la scopuri fără a se referi la mijloace sau la procese. Autorul notează că de la Tobolsk pînă la portul Ohotsk din Pacific aflat la 3.000 de mile depărtare erau doar trei zone de transbordare; nu aduce în discuţie ce fel de vase erau folosite, nici fondarea unor aşezări intermediare şi nici impactul comerţului fluvial asupra dezvoltării Siberiei. Nu menţionează nici numele fluviilor, ceea ce ar echivala cu o discuţie despre ruta fluvială de la Pittsburgh la New Orleans fără menţionarea fluviului Ohio sau Mississippi.

Dacă Diamond sau Roberts ar fi scris acum un secol, lucrările lor probabil că ar fi inclus referinţe maritime mult mai numeroase. Faptul că nu se întîmplă aşa reflectă schimbări la nivelul percepţiei publice asupra lumii maritime, deoarece comerţul şi serviciile navale nu mai au aceeaşi atracţie pe care o aveau cîndva, în vremurile cînd pacheboturile şi cargoboturile înţesau cheiurile din Manhattan, Hamburg, Sydney şi Hong Kong. La începutul secolului XXI, vapoarele şi liniile de transport maritime reprezintă baza globalizării. Vapoarele transportă aproximativ 90% din produsele comercializate în lume, iar

numărul celor care străbat oceanele s-a triplat în ultima jumătate de secol. Cu toate acestea, natura transportului maritim a dus la relocarea facilităţilor pentru manipularea încărcăturilor în locuri aflate la distanţă de oraşele-porturi tradiţionale, în timp ce o proporţie din ce în ce mai mare a flotelor comerciale ale lumii a fost pusă sub semnul aşa-numitelor pavilioane de complezenţă – adică proprietarii care caută reglementări mai relaxate şi taxe mai mici şi-au înregistrat vapoarele în alte ţări decît cele proprii. Prin urmare, vapoarele nu mai reprezintă embleme ale progresului şi prestigiului naţional, cum se întîmpla în secolul al XIX-lea şi la începutul secolului XX.

Cu toate că avioanele au înlocuit vapoarele în majoritatea curselor de pasageri pe distanţe lungi – transatlantică, între Europa şi porturile aflate „la est de Suez" sau transpacifică –, mai bine de 14 milioane de oameni se îmbarcă anual pentru o croazieră maritimă. Această cifră reprezintă mult mai mult decît transportau pacheboturile pînă cînd, din cauza avionului de pasageri, au căzut în desuetudine în anii 1950, cînd numele companiilor navale erau la fel de cunoscute (şi mult mai respectate decît) numele liniilor aeriene de astăzi. Ideea că oamenii ar merge pe mare de plăcere era aproape de neconceput chiar şi acum 150 de ani. Dezvoltarea industriei vapoarelor de croazieră, ca să nu mai spunem despre iahting şi bărcile de agrement, se datorează schimbărilor survenite în economie şi tehnologie, mişcărilor de reformă socială care au ameliorat condiţiile de multe ori vitrege de călătorie pe mare atît pentru pasageri, cît şi pentru echipaj şi schimbărilor de atitudine în privinţa mediului natural marin. Acestea stau şi la originea apariţiei unei aprecieri conştiente a peisajului marin şi a navigaţiei în pictură, muzică şi literatură şi au creat condiţiile pentru manifestarea interesului oamenilor faţă de mare ca spaţiu istoric, interpretat prin muzee, filme şi cărţi.

De fapt, trăim într-o epocă profund influenţată de activităţile maritime, însă percepţiile pe care le avem asupra importanţei lor s-au schimbat la aproape 180 de grade în doar două sau trei

generaţii. Astăzi noi vedem plăcere acolo unde înaintaşii noştri vedeau pericol şi putem savura roadele comerţului maritim fără să fim nici pe departe conştienţi de existenţa acestuia, chiar şi atunci cînd locuim în oraşe care, la origini, s-au îmbogăţit din acest tip de comerţ. Reflectînd asupra cursului istoriei maritime, trebuie să ne explicăm aceste schimbări şi să reţinem că relaţia noastră colectivă cu activităţile maritime a trecut prin metamorfoze profunde în doar jumătate de secol.

Ideea acestei cărţi a început să prindă contur în timp ce scriam cartea *Ships of the World: An Historical Encyclopedia* – care este în esenţă o colecţie de biografii ale navelor maritime ce îşi propune să exploreze motivele pentru care unele vase sînt faimoase sau, dimpotrivă, defăimate şi să le situeze într-un context istoric mai larg. Cîteva dintre aceste poveşti şi-au găsit în mod evident loc şi în această lucrare. Dar deşi vasele sînt o parte integrantă a naraţiunii care se deapănă aici, această carte este mai puţin despre ele ca atare şi mai curînd despre ceea ce au transportat – oameni şi cultura lor, creaţiile lor materiale, recoltele şi turmele lor, conflictele şi prejudecăţile lor, aşteptările lor pentru viitor şi amintirile lor despre trecut. În aprecierea perspectivelor acestui proiect, m-au ghidat cuvintele istoricului naval Nicholas Ridger, care scria: „O istorie navală universală ar fi un cîştig foarte valoros, iar dacă prima persoană care s-ar angaja în acest demers ar eşua cu totul, ar avea totuşi meritul de a stimula alţi cercetători mai buni să îl ducă la îndeplinire”[10]. Scopul acestei lucrări depăşeşte cu mult istoria navală şi, în consecinţă, comportă riscuri mai mari, dar sper măcar că această carte va constitui o sursă de inspiraţie pentru explorări ulterioare ale acestei dimensiuni fascinante a trecutului nostru comun.

1* Ne-am putea întreba dacă folosirea cuvîntului *maritim*, de la *mare*, este potrivită în contextul navigaţiei pe ape dulci. Merită să fie notat că Association for Great Lakes Maritime History are 75 de instituţii-membre în Statele Unite şi Canada. Titulatura a zece dintre ele include *maritim*, alte 13 folosesc *marin*, iar Suttons Bay, Michigan, este gazda Inland Seas Education Association (Asociaţia Educaţională a Mărilor Continentale).

2* *Fly-over country* sau *fly-over states* sînt termeni americani care se referă la regiunea

Statelor Unite dintre Coasta de Est şi Coasta de Vest (n.tr.).

Capitolul 1

Calea apelor

Renii sînt înotători puternici, însă apa nu este mediul lor natural, iar atunci cînd traversează rîuri, lacuri sau estuare, ei sînt cît se poate de vulnerabili. Acest lucru a fost cunoscut încă din cele mai vechi timpuri şi, deşi oamenii nu se simt mai în largul lor în apă decît renii, noi dispunem de un avantaj tehnologic insurmontabil: arta construcţiei de vase şi arta navigaţiei. Vînatul patrupedelor nu este o activitate pe care multă lume ar asocia-o cu abilităţile privind navigaţia, însă oamenii au enorm de multe motive de a părăsi uscatul. Gravurile rupestre norvegiene[1], vechi de 6.000 de ani, care surprind vînători de reni în ambarcaţiuni sînt o ilustrare a acestui lucru. Acestea sînt cele mai vechi reprezentări plastice ale navigaţiei pe care le cunoaştem, dar răspîndirea comunităţilor umane în întreaga lume dovedeşte că strămoşii noştri s-au aventurat pe ape cu zeci de mii de ani înainte.

Nu putem şti cine au fost cei care s-au lansat în apa sărată sau dulce pentru prima oară şi din ce motiv, însă odată ce au făcut acest lucru, strămoşii noştri nu s-au mai uitat niciodată înapoi. Avantajele navigaţiei pentru activităţi umane precum vînătoarea, pescuitul sau pur şi simplu transportul au fost prea mari pentru a fi ignorate. Călătoria pe ape a fost deseori mai rapidă, mai lină, mai eficientă şi în multe cazuri mai sigură şi mai convenabilă decît călătoria pe uscat, care prezintă obstacole şi ameninţări din

partea animalelor, oamenilor, terenului şi chiar a convenţiilor şi instituţiilor societăţilor de pe uscat. Aceasta nu este o bagatelizare a pericolelor pe care le presupune călătoria pe ape. Chiar şi cea mai mică schimbare a vîntului sau a curentului poate face imposibilă întoarcerea la punctul de plecare şi te poate aduce forţat pe uscat în mijlocul unor duşmani neînduplecaţi. Scenariul poate fi şi mai dramatic, poţi fi îndepărtat cu totul de uscat. Astfel de aventuri nefaste sînt o parte inevitabilă a navigaţiei, iar dezvoltarea mijloacelor de a le depăşi este o condiţie obligatorie pentru călătoriile pe distanţe lungi. Într-o anumită măsură, soluţia constă în construirea unor ambarcaţiuni care pot fi uşor manevrate, însă multe depind de dobîndirea unei înţelegeri a felului în care se comportă marea – curenţii, mareea şi vînturile, desigur, însă şi aspectul mării şi modul cum o simţi, interacţiunea dintre uscat şi mare şi relaţia păsărilor, mamiferelor şi peştilor cu mediul marin. Doar dacă ne imaginăm acest complex de interrelaţii putem începe să apreciem cu adevărat anvergura realizărilor primilor navigatori de acum 50.000 de ani, cu aproximativ 40.000 de ani înainte ca strămoşii noştri să înceapă domesticirea cîinilor sau cultivarea plantelor.

Această istorie începe cu Oceania şi cu Americile, ai căror locuitori aveau relaţii cu totul deosebite cu marea şi cu incursiunile maritime, însă ale căror întreprinderi pe uscat, pe coastă şi în larg îşi găsesc ecouri într-o sumedenie de alte culturi. Pacificul oferă exemple incomparabile de călătorii pe distanţe mari, alături de cazuri inexplicabile de retragere de pe mare. În mod similar, în timp ce majoritatea locuitorilor Americii experimentaseră sau erau influenţaţi doar de navigaţia pe rîuri, lacuri şi mări continentale, existau călători care se avîntau nu doar în Pacific, Atlantic şi pe coastele Caraibelor, ci şi în mediul inimaginabil de aspru al Oceanului Arctic. Nu există două popoare care să aibă aceeaşi abordare a navigaţiei, chiar dacă condiţiile lor de mediu au mai multe în comun decît cele din nordul Canadei şi Tahiti. Totuşi, o trecere în revistă, pentru început, a diferitelor abordări ale navigaţiei în Oceania şi în

Americi ne permite să ne imaginăm preistoria maritimă a eurasiaticilor, ale căror vase au atins în cele din urmă o dimensiune şi o complexitate mult mai mari decît ale celor găsite în alte părţi şi care reprezintă subiectul principal al acestei cărţi.

Oceania

Insulele Oceaniei reprezintă locul celor mai vechi, mai susţinute şi poate şi celor mai enigmatice eforturi de explorare maritimă şi migrare din istoria lumii. Ele sînt risipite de-a lungul a 39 de milioane de kilometri pătraţi în Pacific – o suprafaţă mai întinsă decît continentul Africii –, de la Insulele Solomon chiar la est de Noua Guinee şi pînă în Insula Paştelui (Rapa Nui), la 5.000 de mile marine către est, şi din Hawaii în nord pînă în Noua Zeelandă în sud. În anii 1820, exploratorul francez Jules S. Dumont d'Urville a împărţit insulele în trei mari grupuri, în funcţie de caracteristici geografice şi etnografice. Cel mai la vest şi primele colonizate sînt insulele Melaneziei, aflate pe o fîşie lată mai mult sau mai puţin la sud de ecuator între Noua Guinee şi Fiji. La est se află Polinezia, un triunghi uriaş ale cărui laturi sînt descrise de o linie trasată între Insula Paştelui, Noua Zeelandă şi Hawaii. Micronezia se află la nord de Melanezia şi se întinde de-a lungul Pacificului de la Palau pînă la Kiribati, cuprinzînd grupurile de insule Marshall, Caroline şi Mariane[1*]. Deşi multe lucruri rămîn necunoscute şi au fost propuse scenarii alternative, este general acceptat că strămoşii îndepărtaţi ai locuitorilor insulelor Pacificului pe care i-au întîlnit pentru prima dată europenii se trăgeau din Insulele Solomon, că stabilirea coloniştilor de-a lungul Melaneziei şi Polineziei s-a desfăşurat în general de la vest la est şi că procesul a început aproximativ în 1500 î.e.n.

Atunci cînd navigatorii europeni au traversat Pacificul în secolul al XVI-lea, au fost uimiţi nu doar de întinderea lui – aproape 10.000 de mile din Ecuador în Filipine –, ci şi de numărul

de insuliţe şi de faptul că vasta majoritate a acestora era locuită. Abilitatea navigatorilor din Pacific de a parcurge distanţe enorme şi de a menţine contactul între insule atît de mici şi îndepărtate a rămas de atunci un subiect fascinant. Minunîndu-se de locuitorii din Tuamotu în 1768, un ofiţer care naviga în expediţia exploratorului Louis Antoine de Bougainville se întreba: „Cine naiba i-a adus pe un banc de nisip aşa de mic şi atît de departe de continent?”[2]. Cîţiva ani mai tîrziu, căpitanul britanic James Cook a sugerat că strămoşii oamenilor pe care i-a întîlnit în Insulele Societăţii (Tahiti) îşi aveau originile în vestul Pacificului şi că ar trebui să fie posibil să le urmărim parcursul tocmai din Indiile de Est[3]. Această viziune simplă a călătoriei în Pacific, exprimată de navigatori cu experienţă care îşi apreciază confraţii, a fost înlocuită în secolul al XIX-lea, cînd s-a crezut că astfel de călătorii întreprinse de noneuropeni nu puteau fi decît rezultatul unei „derive întîmplătoare”[4], şi nu al navigaţiei planificate. O teorie susţinea că navigatori originari din America de Sud au populat insulele Pacificului de Sud către vest, pînă în Noua Zeelandă. Cu toate acestea, cercetările arheologice, lingvistice şi navigaţionale din ultimul secol demonstrează că Oceania a fost colonizată în urma unor călătorii planificate şi că acum 3.500 de ani navigatorii din Pacific erau cei mai avansaţi din toată lumea. Atît vasele, cît şi tehnicile născocite pentru a parcurge mii de mile de întinderi oceanice erau doar ale lor.

Popularea Oceaniei reprezintă una dintre ultimele etape ale răspîndirii omenirii pe glob. Acum aproximativ 90.000 de ani, strămoşii noştri au plecat din Africa fie parcurgînd pe jos, pe uscat, toată Peninsula Sinai, care separă Mediterana de Marea Roşie, fie traversînd Bab el-Mandeb, strîmtoarea lată de 13 mile care leagă Marea Roşie de ocean, aflată între Eritreea şi Yemen. Unii dintre ei au urmat coasta Oceanului Indian, pornind din Asia de Sud-Vest, şi cu aproape 25.000 de ani în urmă oamenii au ajuns pe coasta de sud a Chinei. În timpul ultimei mari glaciaţiuni, începută aproximativ cu 100.000 de ani în urmă şi încheiată acum 9.500 de ani, atît de multă apă se transformase în gheaţă şi

gheţari, încît nivelul mărilor din Asia de Sud-Est era cu aproximativ 120 de metri mai scăzut decît în prezent şi întinderi vaste din ceea ce astăzi reprezintă albia lor puţin adîncă erau uscate. Insulele din vestul arhipelagului Indoneziei făceau parte dintr-o extensie continentală a Asiei de Sud-Est cunoscută sub numele de Sundaland, în timp ce Australia, Noua Guinee şi Tasmania formau o singură masă de uscat numită Sahul sau Marea Australie. Între ele se aflau întinderi de apă şi insulele unei regiuni biogeografice cunoscute cu numele de Wallacea. Creşterea nivelului mărilor a creat configuraţia insulelor şi arhipelagurilor pe care o cunoaştem astăzi începînd din jurul anului 5000 î.e.n.

Descoperirile arheologice arată că oamenii traversaseră distanţa dintre Sundaland şi Sahul[5] acum aproximativ 50.000 de ani. Cele mai vechi unelte din piatră[6] de tipul celor necesare pentru a construi pirogi din trunchiuri de copaci datează abia de acum 20.000 de ani, astfel că aceste expediţii trebuie să fi fost făcute pe plute din buşteni legaţi. Cea mai veche atestare din lume a pînzelor nu are mai mult de 7.000 de ani şi provine din Mesopotamia, fiind aproape sigur că navigatorii din pleistocen îşi propulsau plutele cu prăjini şi vîsle. Deşi traversau distanţe considerabile pe ape, ei nu trebuiau neapărat să navigheze pierzînd din vedere uscatul. Strategia pe care se pare că au conceput-o marinarii ce navigau pe distanţe lungi în cele mai vechi timpuri era de a se deplasa între insule vizibile una de pe cealaltă. Un lanţ de astfel de insule vizibile între ele[7] se găsea între Sunda şi Sahul şi la est de Noua Guinee prin arhipelagul Bismarck. Acum 29.000 de ani, marinarii traversau distanţa dintre Noua Irlandă şi arhipelagul Bismarck pînă la Buka, cea mai vestică dintre Insulele Solomon. Acest lucru a introdus un nou grad de dificultate. Noua Irlandă şi Buka nu sînt vizibile una de pe cealaltă, însă există o porţiune între cele două insule de unde ambele se pot vedea în acelaşi timp. Şi mai temerară a fost ocuparea Insulei Manus, ce face parte din Insulele Amiralităţii aflate la nord de Noua Guinee şi unde nu se putea ajunge decît

navigînd fără să vezi deloc uscatul pe o distanţă de 30 de mile. Acest lucru se întîmpla nu mai tîrziu de acum 13.000 de ani.

Insulele Bismarck şi Solomon au rămas limita expansiunii către est timp de încă 10.000 de ani. Se ştiu prea puţine despre cum au evoluat aici societatea sau tehnologia, deşi în mod clar existau schimburi între insule, obiectul acestora fiind raritäţi precum obsidianul, o rocă vulcanică sticloasă şi ascuţită frecvent întîlnită în comerţul antic. Cu toate acestea, caracteristica regiunii nu este omogenitatea, ci diversitatea. Pe parcursul acestor zece milenii, locuitorii din Noua Guinee şi din insulele din jur au ajuns să vorbească sute de limbi care aparţin unui grup de 13 familii de limbi, un amestec care nu mai există în nici o altă regiune de asemenea dimensiuni. Viaţa din zonă a fost întreruptă de o erupţie cataclismică a muntelui Witori[8] din Noua Britanie pe la 3600 î.e.n., un eveniment care a fost urmat de schimbări vaste în privinţa organizării sociale şi a inovaţiei tehnologice în toată Melanezia. Oamenii au început să locuiască în aşezări mai mari, să producă obiecte de ceramică, să domesticească porci, cîini şi păsări şi să-şi perfecţioneze uneltele de pescuit pentru a prinde specii din larg. Această perioadă a durat aproximativ 2.000 de ani pînă cînd un nou val de migratori care călătoreau pe ape a pătruns din Asia de Sud-Est.

Aceşti nou-veniţi erau parte din migraţia unei populaţii vorbitoare de limbi austroneziene, despre ai cărei strămoşi se crede că se trag din sudul Chinei, de unde s-au deplasat în est, spre Taiwan, Filipine şi Borneo, înainte de a face cale întoarsă spre Asia de Sud-Est continentală[2*]. În est, aceste populaţii se disting prin obiectele ceramice, numite ceramică Lapita, răspîndite din Filipine şi nord-estul Indoneziei pînă în arhipelagul Bismarck. Asimilînd într-un timp relativ scurt populaţiile din Melanezia pe care le-au întîlnit în drumul lor, reprezentanţii culturii Lapita[9] s-au aventurat la sud-est de Insulele Solomon, în Melanezia, ajungînd în Insulele Santa Cruz, Vanuatu (Noile Hebride), Insulele Loialităţii şi Noua Caledonie în secolul al XII-lea î.e.n. O parte a acestora s-a îndreptat pe calea

mării spre est de Insulele Santa Cruz sau Vanuatu, către Fiji, pe o distanţă de aproximativ 450 de mile marine. Descendenţii lor au înaintat ajungînd în Tonga şi Samoa pe la 950 î.e.n., perioada atestării celei mai timpurii aşezări umane din vestul Polineziei. Deşi se poate ca legăturile de rudenie şi de comerţ dintre colonii şi insulele de origine să fi susţinut comunicaţia bilaterală dintre ele imediat după colonizarea iniţială, legăturile interinsulare au slăbit treptat. Cu toate acestea, polinezienii consideră în general Tonga şi Samoa ca fiind Hawaiki, patria lor ancestrală.

După circa 700 de ani de la colonizare, a existat un reviriment al navigaţiei cu scop de explorare în timpul căruia polinezienii vestici au început să se aventureze către est şi către sud. S-au sugerat mai multe scenarii[10]. O teorie recentă susţine că aproximativ în anul 200 î.e.n. locuitorii din Samoa şi din Tonga au ajuns în Insulele Societăţii, pe cînd cei care au colonizat Insulele Marchize, mai departe către est şi nord, au venit din Samoa. După încă 500 de ani, navigatorii din Insulele Societăţii şi Marchize au ajuns pe Insula Paştelui, care are mai puţin de o treime din suprafaţa Manhattanului şi este cea mai izolată insulă de pe pământ, fiind situată la peste 1.000 de mile de cel mai apropiat vecin, Pitcairn, şi la aproape 2.000 de mile de America de Sud. Prin anul 400 e.n., navigatorii din Insulele Societăţii şi Marchize au ajuns în Hawaii. Cu aproximativ 1.000 de ani în urmă, ultimul val important al colonizării polineziene a înaintat din Insulele Societăţii spre sud-vest pînă în Noua Zeelandă.

Cronologia populării Micronezieii[11] nu este la fel de clară, însă se pare că pe insuliţele dispersate au ajuns locuitori din insulele Asiei de Sud-Est, o ramură nordică a populaţiei Lapita din Polinezia şi melanezienii din arhipelagul Bismarck. (Un scenariu mai puţin plauzibil implică colonişti care veneau direct din Taiwan.) Guam este cea mai mare şi una dintre cele mai vestice insule din Micronezia, iar cele mai timpurii dovezi materiale care atestă aşezări umane datează din 1500 î.e.n. Mărturii arheologice sumare sugerează faptul că oamenii au început să ajungă în Insulele Marshall, la aproximativ 1.000 de mile est de Guam, în

secolul I î.e.n. şi în Caroline, care sînt mai aproape de Guam, la scurt timp după aceea, însă e posibil ca investigaţii mai amănunţite să ducă la descoperirea unei alte succesiuni a evenimentelor.

Nu se ştie ce a determinat populaţia Lapita[12] să se aventureze în largul Pacificului. Presiunile demografice nu constituiau probabil un factor, iar distanţele erau prea mari şi volumul şi valoarea bunurilor prea modeste pentru a face comerţul rentabil, cel puţin la o scară pe care să o putem înţelege în această perspectivă. O altă variantă mai probabilă ţine de natura societăţii Lapita, în care e posibil ca ordinea naşterii şi regulile de moştenire să fi determinat generaţii întregi de dezmoşteniţi să îşi croiască drumul în lume prin forţe proprii. Se poate să fi fost pură curiozitate, iar dacă incursiunile polineziene au fost un caz de explorare de dragul explorării, acestea ar rămîne neegalate – cel puţin ca activitate susţinută – pînă la expediţiile polare din secolul al XIX-lea. Oricare va fi fost motivul lor, ca în orice altă explorare, factorul crucial care a stat la baza întreprinderii a fost încrederea că se puteau întoarce de unde au plecat. În general, aşezările omeneşti din Pacific au fost rezultatul unor calcule deliberate, şi nu un accident sau o „nesăbuinţă splendidă”[13], fapt confirmat de tradiţiile orale din Oceania.

Pescuitul este un laitmotiv important în mitologia polineziană, cel care explică însăşi existenţa insulelor şi descoperirea locurilor din Hawaii şi pînă în Noua Zeelandă. Potrivit unei tradiţii, prima expediţie în Noua Zeelandă a fost condusă de un pescar pe nume Kupe[14] din Hawaiki, care în acest caz se referă probabil la Insulele Societăţii. Legenda spune că pescarii din Hawaiki îşi tot pierdeau momeala într-un banc de caracatiţe pînă cînd conducătorul lor, Kupe, a luat hotărîrea de a pleca în urmărirea lor tocmai pînă în Noua Zeelandă. În mod evident, Kupe a anticipat o călătorie lungă, iar canoea sa, *Matahorua*, a dus 67 de oameni, inclusiv pe soţia sa şi pe cei cinci copii ai lor. După ce a ucis caracatiţa în Strîmtoarea Cook, Kupe a numit cîteva insule ale strîmtorii după fiicele sale, a vizitat Insula de Sud şi apoi s-a

întors în Hawaiki de pe o peninsulă de lîngă Aucklandul de astăzi, numită *Hokianga nui a Kupe*, „Marele loc al întoarcerii lui Kupe”.

Kupe a spus că insulele nu sînt locuite, însă alte tradiţii şi dovezi arheologice sugerează că atunci cînd au ajuns primii polinezieni, insulele erau deja populate, probabil de melanezienii din Fiji. Deşi Noua Zeelandă se află mai aproape[15] de Insulele Solomon decît Insulele Societăţii sau Hawaii, este mai greu de ajuns pînă la ea, iar cu timpul atît melanezienii, cît şi polinezienii care s-au stabilit acolo au pierdut legătura cu locurile lor de baştină. Faptul că insulele cele mai extinse, vizibile şi fertile din Pacificul de Sud nu au atras un flux constant de navigatori mult mai devreme poate fi cel mai bine explicat de tiparele de navigaţie impuse de mediul polinezienilor.

Orientarea şi construirea ambarcaţiunilor în Oceania

Navigarea în Pacific, cu gîndul de a te putea întoarce în punctul de pornire sau de a ajunge în insule îndepărtate, necesită abilităţi extraordinare. Suprafaţa tuturor insulelor de la est de Noua Guinee ocupă mai puţin de 1% din suprafaţa Pacificului – iar aceasta este împărţită între aproximativ 21.000 de insule şi atoli, a căror dimensiune medie[16] este de mai puţin de 60 de kilometri pătraţi (aproximativ 23 de mile pătrate), deşi multe dintre ele sînt mult mai mici. Aşa cum explorarea şi colonizarea Oceaniei au fost realizări unice în istoria omenirii, la fel se poate spune şi despre practicile de navigaţie folosite[17]. La un prim nivel, elementele esenţiale sînt împărtăşite de navigatorii de peste tot: observarea corpurilor cereşti (navigaţie astronomică), interpretarea vîntului şi a apei şi urmărirea comportamentului păsărilor, al peştilor şi al balenelor. Ceea ce îi distinge pe argonauţii din Pacific este importanţa relativă pe care au dat-o ei acestor fenomene şi gradul în care şi-au consolidat observaţiile într-un corp coerent

de cunoştinţe, fără a recurge la scris pentru aceasta.

Între ecuator şi 15-25° latitudine sudică, în funcţie de anotimp, vînturile care predomină sînt alizeele de sud-est[18] (*trade winds*), numite astfel nu fiindcă erau folosite de vase comerciale – toate vînturile erau folosite în acest scop –, ci de la sensul arhaic al englezescului *trade* de „constant", „regulat". Navigatorii care porneau de pe Insulele Solomon exploatau schimbările periodice ale vînturilor pentru a naviga în direcţia acestora, pe deplin încredinţaţi că, dacă nu vor găsi uscat, vor urma contraalizeele care le vor permite în cele din urmă să se întoarcă acasă spre vest. (Europenii au folosit o strategie similară în explorarea Atlanticului în secolele al XIV-lea şi al XV-lea.) Astfel, explorarea a fost în mare măsură produsul unor planuri de călătorii dus-întors; se întîmpla rar să fie descoperite noi insule ca rezultat al rătăcirii pe mare. Expansiunea iniţială din Insulele Solomon către Insulele Santa Cruz şi Noua Caledonie, care se află spre est-sud-est, respectă acest model, aşa cum se întîmplă în cazul tiparului colonizării restului Polineziei între ecuator şi aproximativ 20° latitudine sudică.

Colonizarea Noii Zeelande este o excepţie care confirmă regula. Deşi cel mai nordic punct al Insulei de Nord se află la 35° latitudine sudică, la aproximativ 2.000 de mile de Insulele Solomon, acesta este situat la extremitatea unui brîu de vînturi variabile greu de prevăzut din Polinezia Centrală, astfel încît să fie asigurată o întoarcere lipsită de pericole. Astfel, aceasta a fost oarecum mai puţin accesibilă decît Insulele Marchize, care se află de circa două ori mai departe la est de Insulele Solomon, însă care au fost populate cu cîteva secole mai devreme. De asemenea, Noua Zeelandă se află la o latitudine mai ridicată (mai rece), cu 900 de mile mai departe de ecuator decît Hawaii, într-o zonă cu vreme mai aspră. Se consideră că aceste condiţii explică de ce coloniştii originari au abandonat pînă la urmă drumul mării, sau *ara moana*, înapoi către Polinezia. Chiar şi aşa, maorii nu au întors cu totul spatele mării: în jurul anului 1500 ei au ajuns pe Insula Chatham, la 430 de mile est de Noua Zeelandă, probabil

ultima insulă colonizată de navigatorii polinezieni.

Numeroasele şi repetatele debarcări precise ale oamenilor s-au datorat familiarităţii lor extraordinare cu mediul oceanic şi abilităţii de a mări distanţa pînă la locurile de debarcare vizate[19] bazîndu-se pe anumite fenomene, şi nu pe contactul vizual direct cu destinaţia lor. Aceste cunoştinţe ezoterice erau transmise oral doar puţinilor aleşi, de la o generaţie la alta. Unele dintre aceste tehnici se regăsesc şi în alte tradiţii maritime – urmărirea păsărilor care se hrănesc pe mare, dar care îşi fac cuibul pe uscat, observarea habitatului propriu diverselor specii de peşti sau mamifere marine, depistarea fumului generat de focurile naturale, sau distingerea schimbărilor de culoare a apei deasupra coralilor. În Pacific, navigatorii şi-au dezvoltat abilitatea de a citi tiparele pe care le formează valurile oceanului[20] şi schimbările acestora în preajma insulelor. Norii pot semnala prezenţa insulelor după linia orizontului prin modificări ale culorii, vitezei şi formei. În fine, există „conturul" unei insule, o coloană palidă, dar vizibilă de lumină deasupra insulelor, mai ales în cazul atolilor cu lagune. Luate împreună, aceste fenomene extind raza pe care marinarii pot simţi prezenţa uscatului la 30 de mile, ceea ce creşte spectaculos şansele de a depista şi cea mai infimă porţiune de uscat pe întinsul mării.

Cu toate acestea, localizarea uscatului de la distanţă nu este acelaşi lucru cu a naviga deliberat de la o insulă la alta, ceea ce navigatorii Oceaniei au realizat observînd atît mediul, cît şi cerul. În abordarea lor, navigaţia astronomică implică memorarea „poziţiei fiecărei insule cunoscute faţă de toate celelalte"[21]. Poziţia unei insule faţă de alta este determinată cu ajutorul stelei care răsare sau care apune deasupra insulei în raport cu observatorul. Atunci cînd se navighează între două insule, o a treia este aleasă ca *etak* sau insulă de referinţă[22]. Navigatorul cunoaşte stelele sub care se află *etak*-ul în raport cu insula din care se pleacă şi cea la care se doreşte să se ajungă, precum şi stelele sub care se află *etak*-ul în diversele etape ale rutei. Astfel, itinerarul este împărţit într-o serie de faze ale *etak*-ului. Folosirea

etak-ului depinde de stăpînirea relaţiilor dintre insulele cunoscute în raport cu diversele stele, astfel încît un navigator care parcurgea distanţa, de exemplu, dintre atolii Woleai şi Olimarao (aflaţi la o distanţă de 117 mile), ambii din Insulele Caroline, folosea Faraulep (70 de mile la nord) ca *etak*; în timp ce, atunci cînd se naviga de la Olimarao către Faraulep, Woleai era luat ca punct de reper.

Navigatorii din diferite zone ale Pacificului aplicau în general metode distincte de navigaţie tradiţională. Printre puţinii practicanţi de astăzi, cei din Insulele Marshall acordă cea mai mare importanţă valurilor oceanului, pe cînd marinarii din Statele Federate ale Microneziei se bazează mai mult pe răsăritul şi apusul stelelor. Începînd cu anii 1970, cercetătorii au început să îi intervieveze şi să navigheze împreună cu ultimii adepţi ai navigaţiei tradiţionale pentru a le afla secretele şi a determina dacă acestea erau suficient de demne de încredere pentru genul de călătorii necesare pentru a menţine contactul dintre insule separate de multe sute de mile de apă. În 1976, Societatea de Călătorie Polineziană a construit *Hokule'a*[23], o canoe dublă cu vele, care a navigat din Hawaii, prin Tuamotu, către Tahiti, aproximativ 2.400 de mile. Mau Piailug[24], o călăuză din Satawal (o insulă de aproximativ patru kilometri pătraţi) din Insulele Caroline, a navigat cu *Hokule'a* traversînd alizeele de nord-est, ecuatorul, iar apoi alizeele de sud-est pînă să ajungă în Tahiti, la 34 de zile de Maui. În 1985, un ucenic din Hawaii al lui Piailug pe nume Nainoa Thompson a navigat cu *Hokule'a* într-o expediţie care a acoperit multe dintre vechile rute din Polinezia – 16.000 de mile – între Insulele Cook, Noua Zeelandă, Tonga, Samoa, Tahiti şi Tuamotu. În 1999, triunghiul polinezian a fost închis cu o călătorie din Hawaii către Insula Paştelui prin Insulele Marchize. Printre altele, ducerea la bun sfîrşit cu succes a acestor călătorii a demonstrat că, bazîndu-se pe un set de cunoştinţe de navigaţie transmise oral, primii navigatori au putut să exploreze insulele mai îndepărtate ale Pacificului, metodic şi deliberat, şi că, avînd vase de dimensiuni şi viteze adecvate, ei au putut transporta cu

uşurinţă persoane şi bunuri necesare pentru a popula aceste insule şi pentru a menţine comunicarea dintre ele.

În momentul călătoriei către Insula Paştelui în 1999, *Hokule'a* era cea mai veche dintr-o flotă de cel puţin şase vase tradiţionale de apă adîncă care fuseseră construite în Hawaii, Insulele Cook şi Noua Zeelandă. Relicvele arheologice ale vaselor antice din Pacific sînt puţine, iar locuitorii Oceaniei nu aveau o limbă scrisă. De aceea cunoaşterea practicilor antice de construcţie a vaselor se bazează pe interpretarea descrierilor şi ilustraţiilor elaborate de călătorii europeni din secolul al XVI-lea şi de mai tîrziu, care au surprins practicile ce au supravieţuit. Ambarcaţiunile erau în majoritatea cazurilor construite din scînduri legate între ele pentru a obţine forma de cocă dorită, după care erau inserate rame sau coaste pentru a o întări, un proces care se numeşte construcţie a învelişului exterior înaintea osaturii. Ambarcaţiunile cu o singură cocă erau folosite pentru pescuit în Tonga, Tuamotu şi Insulele Societăţii, iar în Noua Zeelandă pentru a transporta luptătorii în bătălii, însă acestea nu erau suficient de stabile pentru a străbate oceanul. Constructorii de vase au compensat acest lucru fie prin adăugarea balansierelor, fie prin îmbinarea a două coci cu grinzi transversale pe care puteau ridica o platformă acoperită. Balansierele constau din unul sau mai mulţi pari plasaţi între cocă şi o bucată de lemn, numită flotor, care pluteşte în afara bordului, iar ele se găsesc nu doar în Oceania, ci şi în toată Asia de Sud-Est – unde au fost probabil dezvoltate –, precum şi în Oceanul Indian.

Canoele duble[25] au fost cele mai mari şi mai importante ambarcaţiuni folosite în colonizarea Pacificului. Pe lîngă faptul că erau mai stabile, puntea dintre coci oferea mai mult spaţiu şi o protecţie sporită contra forţelor naturii pentru echipaj, pasageri şi încărcătură. Căpitanul Cook a observat canoe duble care transportau între 50 şi 120 de persoane şi care măsurau pînă la 21 de metri lungime şi aproape patru metri lăţime. Atunci cînd au colonizat Pacificul, probabil polinezienii navigau cu canoe duble lungi de 15-27 de metri, ce puteau transporta persoane, provizii şi

bunuri materiale necesare stabilirii unor societăţi sustenabile pe insule nelocuite[26], după călătorii care durau chiar şi şase săptămîni. Acestea includeau plante comestibile pe care urmau să le cultive (igname, taro, cocotieri, bananieri şi alţi pomi cu fructe asemănătoare nucilor); cîini, porci şi păsări domesticite; unelte şi ceramică.

Cronologia colonizării Oceaniei arată că navigaţia pe distanţe lungi şi migraţiile s-au extins şi s-au restrîns în cicluri care au durat timp de secole. Atunci cînd europenii au început să facă harta Pacificului în secolul al XVIII-lea, expansiunea se încheiase de ceva timp, însă polinezienii nu abandonaseră marea şi nici nu îşi pierduseră abilitatea de a naviga pe distanţe lungi. În timpul primei călătorii a lui Cook, Joseph Banks a notat că tahitianul Tupia putea localiza foarte multe insule îndepărtate, iar călătoriile care durau 20 de zile nu erau o raritate. Cu toate acestea, comunicarea dintre centrul Polineziei, Hawaiki, şi mai îndepărtatele Insula Paştelui, Hawaii şi Noua Zeelandă fusese întreruptă. La un moment dat, oamenii ar fi pornit din nou pe mări şi s-ar fi aventurat către orizonturi îndepărtate, iar făcînd acest lucru, probabil ar fi iniţiat o interacţiune demonstrabilă şi susţinută cu continentele de la est, iniţiind populaţiile Americilor în formele lor inovatoare de navigaţie. Aşa cum au stat însă lucrurile, populaţiile Americilor şi-au dezvoltat o varietate de tradiţii maritime distincte, izolate unele de altele, deşi nu au exploatat niciodată marea în aceeaşi măsură în care au făcut-o populaţiile din multe alte părţi ale lumii.

Comerţul maritim în America de Sud şi în Caraibe

Atunci cînd Cristofor Columb a traversat Atlanticul în 1492, el a debarcat în arhipelagul Bahamas la sud-est de Florida. La sfatul indienilor taíno pe care i-a răpit acolo, a navigat 130 de mile de-a lungul platformei Bahamas pînă în Cuba. De la populaţia arawak

pe care a întîlnit-o mai tîrziu pe Hispaniola (insula pe care se află Republica Dominicană şi Haiti), a aflat despre existenţa altor populaţii la sud, pe care spaniolii le numeau cariba sau caniba, cuvinte de la care s-au format „caraib" şi „canibal". Atenţia acordată lui Columb, de obicei, lasă întrebări importante neelucidate: cine erau taíno, arawak şi caraibii? De unde veneau ei şi cînd au apărut? Cum călătoreau? Columb şi contemporanii săi aveau propriile răspunsuri, unele dintre ele cu rădăcini adînci în credinţe teologice şi chiar mistice despre natura originii omului. Din cauza sărăciei izvoarelor scrise aparţinînd populaţiei indigene din Americi, a preocupărilor primilor vizitatori europeni pentru propria prosperitate şi a pierderilor umane catastrofale provocate de bolile eurasiatice în întreg spaţiul Americilor – şi, odată cu ele, a tradiţiilor orale care ar fi putut lămuri aceste chestiuni –, sarcina descoperirii originilor şi a tiparelor migraţiei umane în Americi a revenit specialiştilor din discipline precum paleontologia şi arheologia, dar şi lingvistica şi genetica.

Ceea ce este mai greu de aflat e rolul pe care l-a jucat navigaţia pe mări şi pe apele continentale în colonizarea iniţială şi apoi în dispersarea popoarelor şi culturilor din Alaska şi Canada de Nord la est spre Groenlanda şi la sud spre Ţara de Foc, în sudul extrem al Americii de Sud. Au fost propuse patru scenarii pentru a explica popularea Americilor, nici unul neputînd fi demonstrat definitiv. Trei scenarii pledează pentru o deplasare pe mare a primilor colonişti – două prin Pacific şi unul prin Atlantic; al patrulea susţine o migraţie pe uscat din Asia de Nord-Est către Canada. Privite din altă perspectivă, trei dintre ele sînt în favoarea unei origini sud-est sau est-asiatice, în timp ce unul pledează pentru teza că acea populaţie a venit din Europa. Dintre cele două rute maritime asiatice, una sprijină ideea unei migraţii transpacifice, care a fost cu siguranţă imposibilă acum mai bine de 15.000 de ani, iar alta o migraţie de-a lungul coastelor din Siberia către Alaska şi vestul Canadei[27]. Această ultimă teorie are numeroşi susţinători, însă nu este neapărat cea definitivă.

În timpul ultimei glaciaţiuni – cînd Australia, Noua Guinee şi Tasmania cuprindeau uscatul din Sahul –, Strîmtoarea Bering era şi ea uscat şi împreună cu porţiunile învecinate ale Siberiei şi Alaskăi formau un pod terestru asiatico-american cunoscut sub numele de Beringia. Potrivit teoriei migraţiei prin apropierea coastelor Pacificului, popoarele din Asia au ajuns în Americi în bărci, navigînd în apropierea coastei Beringiei. În pofida gheţii abundente, apele calde ale curentului Pacificului de Nord care curgea spre est ar fi ameliorat condiţiile de pe coastă – aşa cum Curentul Golfului atenuează climatul Islandei şi al nord-vestului Europei în zilele noastre – şi ar fi creat peninsule şi insule intermitente fără gheaţă, unde oamenii se puteau reaproviziona cu apă şi alimente. Această populaţie migratoare de coastă a ocolit Beringia pînă spre Insulele Regina Charlotte în largul Columbiei Britanice, lîngă limita sudică a stratului de gheaţă, înainte de a se îndrepta spre continent. Aproximativ acum 11.000 de ani, nivelul în creştere al apei mării a făcut să fie inundat pămîntul care se află sub Strîmtoarea Bering, acum lată de 45 de mile marine.

Curentul sudic al Californiei ar fi antrenat migratorii pînă în Baja California, însă coasta de vest a Statelor Unite este cunoscută pentru lipsa porturilor, insulelor sau a rîurilor importante la sud de fluviul Columbia[28], aflat la graniţa dintre Washington şi Oregon. Nu se ştie de nici un popor de pe coasta dintre Oregon şi sudul Californiei care să folosească navigaţia pentru a exploata într-o măsură semnificativă resursele marine. Cu toate acestea, pînă acum 13.000 de ani, oamenii se stabiliseră în Insulele Santa Barbara, un arhipelag de opt insule care se întinde pe o suprafaţă de 140 de mile între canalul Santa Barbara şi Golful Santa Catalina în largul sudului Californiei. Date similare sînt atribuite stabilirii pe coasta peruviană şi chiliană şi în centrul Americii de Sud, unde o reţea densă de rîuri care curg înspre est şi izvorăsc din Anzi ar fi stimulat migrări foarte rapide; atunci cînd Amazonul se revarsă, nu e nevoie de mare efort pentru a acoperi 120 de kilometri pe zi[29] în aval.

Succesiunea şi cronologia acestor evenimente este încă o temă aprig dezbătută, stîrnind uneori ranchiuni, însă cea mai timpurie dovadă arheologică larg acceptată privind aşezările umane în Americi datează de aproape 15.000 de ani. Indiferent cum şi cînd au ajuns oamenii în Americi, abia acum 5.000 de ani au apărut acolo primele state, cam în acelaşi timp cu apariţia scrisului în Mesopotamia şi în Egipt. Culturile de vîrf ale Americii precolumbiene sînt cele ale Anzilor şi Mesoamericii, însă au existat culturi înfloritoare independente în America de Nord, printre populaţiile Mound Builders din ţinutul împădurit estic, multe dintre aşezările lor fiind localizate pe rîuri, şi în deşertul sud-vestic. Unele dintre acestea s-au dezvoltat autonom, în timp ce altele poartă marca unor civilizaţii vecine sau ancestrale.

O teorie care le atrage atenţia în mod special istoricilor maritimi este posibilitatea ca civilizaţia Anzilor să fi avut la origine comunităţi maritime de pe coasta peruviană[30], iar cultura andină ulterioară să fi fost transportată spre nord pe mare către Mesoamerica. Această ipoteză susţine că primii oameni din Perú care s-au reunit în societăţi cu mai mult de cîteva familii erau cu precădere pescari care locuiau la gurile rîurilor. Pe coasta aridă din Perú se află unul dintre cele mai secetoase deşerturi din lume; pe cîmpia de coastă cad extrem de puţine ploi şi 80% din apa de pe înălţimile Anzilor curge spre est către Oceanul Atlantic – cu toate acestea unul dintre cele mai productive locuri de pescuit se află chiar lîngă coastă. Coasta de vest a Americii de Sud este udată de curentul cu apă rece Humboldt, care curge spre nord venind din Antarctica. Deoarece aerul cald din Pacific trece peste apele reci de coastă, îşi pierde capacitatea de a reţine apa şi de a genera ploaie, ceea ce explică de ce coastele din Chile şi Perú sînt deşertice. În acelaşi timp, apa rece tinde să fie mai bogată în nutrienţi decît apa caldă, iar existenţa curentului Humboldt explică abundenţa locurilor de pescuit din zonă. Un proces climatologic similar are loc în Atlantic, unde apa rece, bogată în peşti, a curentului Benguela udă coastele deşertice ale Angolei, Namibiei şi Africii de Sud.

Primii constructori ai arhitecturii monumentale a Americii de Sud au locuit de-a lungul a peste 50 de văi paralele ale rîurilor care curg pe coasta peruviană. Excavaţiile de la Aspero, pe rîul Supe de la nord de Lima, arată că oamenii se întreţineau în cea mai mare parte cu ceea ce oferea marea: păsări marine, crustacee, peşti oceanici şi mamifere marine. Ei contau pe uscat pentru apa dulce şi pentru cultivarea trestiei, a bumbacului şi a tigvei[31], care puteau fi întrebuinţate pentru undiţe, pentru plase de peşte şi pentru plute, precum şi a plantelor folosite ca alimente. În mileniul al III-lea î.e.n., oamenii din Aspero au început să ridice piramide – au fost identificate 18 –, cele mai mari dintre ele acoperind 1.500 de metri pătraţi. Mai sus de Valea Supe şi avînd mai puţin acces la resursele marine care susţineau Aspero, este situl care datează dintr-o perioadă ulterioară numit Caral, cu o suprafaţă de mai bine de trei ori mai mare decît cea din Aspero şi cu piramide înalte de 25 de metri. Un al treilea sit cunoscut sub numele de El Paraíso şi început aproximativ în 2000 î.e.n. se află la sud, la aproximativ doi kilometri de mare. Situri din Anzi contemporane cu acestea şi de o complexitate comparabilă în ceea ce priveşte arhitectura erau clar legate de coastă şi în toate s-au găsit scoici şi oase de peşte.

Organizările politice de pe coastă au intrat în declin la începutul mileniului I î.e.n. Motivele nu sînt clare, însă există indicii că regiunea a fost devastată de un eveniment El Niño sever, în care apele calde de suprafaţă au împiedicat urcarea obişnuită la suprafaţă a apelor reci de lîngă coastă. Acest lucru ar fi avut ca rezultat epuizarea rezervelor de peşte şi ar fi cauzat ploi torenţiale şi inundaţii care au alungat oamenii spre interiorul continentului. Oricare ar fi explicaţia, între 900 şi 200 î.e.n. zonele înalte au prosperat, mai ales în regiunea central-vestică din Perú cunoscută drept Chavín de Huantar, care îşi împrumută numele unei culturi panandine care a fost premergătoarea culturii incaşe. Cultura Chavín avea prea puţin legătură directă cu oceanul sau cu apele continentale, însă prezintă interes pentru istoricii maritimi. Nu numai că aceasta

pare să se fi dezvoltat pornind de la sau sub influenţa semnificativă a societăţii cu orientare maritimă de pe coasta peruviană, ci Chavín a avut şi rolul de a uni regiuni disparate care se bazau într-o măsură considerabilă pe transportul pe apă şi tehnologiile asociate din Ecuador pînă în Amazonia, o regiune masivă de păduri tropicale şi savană mărginită de Anzi, de ţinuturile muntoase din Guyana şi cele din Brazilia. Una dintre legăturile comerciale la mare distanţă cele mai timpurii din cultura Chavín[32] a fost cea cu coasta sudică a Ecuadorului, o sursă de scoici – de la stridiile ţepoase[33], un cadou de prestigiu la vremea aceea, şi pînă la diferitele soiuri mari de scoici de mare. Acestea se comercializau în sud pe mare probabil încă din mileniul al III-lea î.e.n. La sursă, cochiliile de stridii şi alte scoici se foloseau pentru unelte şi ornamente, însă în culturile peruviene de coastă şi din Anzi acestea aveau o importanţă simbolică în ritualuri şi erau prelucrate ca mărgele, pandantive şi figurine. La început, se poate ca acestea să fi fost comercializate în schimbul unor bunuri perisabile care nu s-au păstrat în evidenţele arheologice, însă pînă în mileniul I e.n. probabil că erau comercializate în schimbul cuprului sau obsidianului.

Cercetările din ultimele decenii au invalidat păreri multă vreme împărtăşite, care susţineau că Amazonia[34] a fost locuită de triburi primitive care se mulţumeau să subziste hrănindu-se cu fructele junglei aflate aproape de sol. Oamenii care au locuit de-a lungul sistemelor fluviale importante ale Americii de Sud tropicale, mai ales Amazon, Orinoco şi afluenţii acestora, sînt consideraţi astăzi stăpîni ai mediului lor care au plantat livezi tropicale şi au construit drumuri curbate cu o lăţime de pînă la 50 de metri, precum şi drumuri supraînălţate, poduri, baraje, rezervoare şi cîmpuri agricole. Aceste structuri au fost descoperite de-a lungul unei fîşii vaste a continentului, din estul Boliviei şi pînă la Manaus, acolo unde Río Negro se întîlneşte cu Amazonul, de-a lungul cursului superior al rîului Xingu în statul Mato Grosso şi în imensa insulă ecuatorială Marajó de la gurile Amazonului, lîngă Belém. În timp ce multe dintre aceste

descoperiri datează din mileniul I e.n., Marajó este locul unde a apărut cea mai veche ceramică despre care se ştie din America, care datează din 6000 î.e.n.

Cea mai timpurie relatare a unei călătorii pe Amazon, aparţinîndu-i lui Gaspar de Carvajal, oferă descrieri însufleţite ale unui număr de societăţi riverane extinse şi foarte dezvoltate. Carvajal a fost unul dintre cei 57 de oameni aflaţi sub comanda lui Francisco de Orellana care în 1542 au petrecut opt luni pe fluviile Napo, Maraño şi Amazon. Potrivit lui Carvajal, poporul „marii puteri care era provincia Machiparo" de deasupra Manausului avea 50.000 de oameni înarmaţi şi ocupa teritorii care „se întindeau pe mult mai bine de 80 de leghe"[35] (aproximativ 470 de kilometri). Spaniolul s-a minunat de dimensiunea şi calitatea ceramicii, inclusiv a vaselor cu o capacitate de aproape 400 de litri[36] şi a pieselor mai mici, care erau la înălţimea oricăror altora pe care le văzuse el în Spania. A scris despre bătălii cu triburi conduse de femei – Amazoanele –, în timp ce mai departe spre est spaniolii au întîlnit „două sute de pirogi, [atît de mari] încît fiecare dintre ele transportă 20 sau 30 de indieni, iar unele dintre ele 40", războinicii fiind însoţiţi de muzicieni care „au venit cu atît de mult zgomot şi strigăte şi atît de bine organizaţi, încît noi am fost uluiţi"[37]. Oamenii Amazonului au fost decimaţi de boli venite din Europa şi Africa, puţinii supravieţuitori neputînd menţine calitatea vieţii pe care o moşteniseră de la înaintaşii lor. Ca urmare, interpretările ulterioare ale Americii de Sud precolumbiene s-au bazat pe observarea unei culturi în criză mai degrabă decît pe interacţiunea cu comunităţi viguroase legate între ele prin reţele extinse de comerţ şi transport pe fluvii.

La vremea contactului european, existau puţine sisteme comerciale maritime pe rază mare oriunde în Americi, şi doar două sau trei reţele intermediare în ceea ce astăzi este America Latină – una în Pacific între Ecuador şi Guatemala şi Mexic şi celelalte în Caraibe. Cercetătorii au început să o investigheze pe prima, după ce au constatat asemănări în ce priveşte o varietate

de trăsături culturale identificate în cele două regiuni – aflate la o distanţă de mai bine de 1.800 de mile marine una faţă de cealaltă[38] –, însă nicăieri între ele, fiind exclusă astfel o rută pe uscat. Asemănările[39] în ceea ce priveşte practicile de înmormîntare, stilurile ceramice, prelucrarea metalelor şi motivele decorative, printre altele, indică faptul că acest schimb maritim ar fi putut începe încă de la jumătatea mileniului al II-lea î.e.n. Mai sigur, un comerţ intermitent[40] a început spre sfîrşitul mileniului I î.e.n. şi a continuat pînă la sosirea europenilor în Americi. Exploatarea resurselor marine îi pregătise deja pe pescari pentru comerţul la mari distanţe şi este posibil chiar să fi servit drept sursă de inspiraţie în iniţierea sa: descoperirea rutei maritime către Mesoamerica ar putea fi legată de nevoia de a aduce scoici pentru comerţ cu Anzii atunci cînd rezervele proprii au început să se împuţineze din cauza fenomenului El Niño sau a pescuitului excesiv. Pe lîngă faptul că era unica sursă a unui bun de consum apreciat şi că avea acces direct la partenerii comerciali continentali, Ecuadorul are şi alte avantaje care l-au transformat în locul naşterii comerţului maritim pe distanţe mari din Americi. Datorită poziţionării sale la ecuator, este punctul de întîlnire al vînturilor şi curenţilor oceanici din emisferele nordică şi sudică. În acelaşi timp, Ecuadorul dispune din belşug de lemn şi alte materiale pentru construcţia plutelor din buşteni numite *balsas*[41].

Observatorii spanioli din secolul al XVI-lea au identificat mai multe vase sud-americane diferite ca dimensiune şi funcţie, precum şi ca materiale, tehnici de construcţie şi mijloace de propulsie. S-au găsit plute construite din mănunchiuri de trestii în toate ţările cu ieşire la Pacific, atît de-a lungul coastei, cît şi în zona lacurilor de munte – inclusiv Lacul Titicaca, aflat la 3.800 de metri altitudine, cea mai mare altitudine din lume a unui lac –, precum şi în vestul Argentinei şi Bolivia. Cel mai sudic punct în care s-au găsit canoe din buşteni este nordul Ecuadorului. Băştinaşii de pe coasta deşertică din Chile îşi construiau bărci din piei de foci şi lei-de-mare umflate. Singurele vase cu o structură

mai complexă erau *dalca*, o barcă din scînduri cusute, găsită în Chile, între Golful Coronado şi Peninsula Taitao, şi canoea din scoarţă de copac cusută, găsită între Peninsula Taitao şi extremitatea sudică a continentului.

Vasele cele mai interesante atît pentru conchistadori, cît şi pentru istoricii moderni sînt *balsas*, plute făcute dintr-un număr impar de buşteni de balsa – şapte, nouă sau unsprezece –, legaţi împreună şi aranjaţi astfel încît cei mai scurţi să fie pe margini şi cei mai lungi în mijloc. Potrivit unui demnitar spaniol din secolul al XVI-lea, „acestea sînt la nivelul apei, care uneori trece peste margini, astfel încît pasagerii importanţi impun adăugarea unor scînduri peste buştenii îmbinaţi, ca să fie feriţi de apă. Uneori se mai folosesc pari şi bîrne transversale, fixate precum părţile laterale ale unei căruţe, pentru a împiedica răsturnarea copiilor peste bord... Pentru protecţie împotriva soarelui, se construieşte un umbrar din paie”[42]. *Balsas* erau propulsate cu padele şi una sau două vele aurice triunghiulare sau, mai rar, vele pătrate. De departe cel mai inovator detaliu remarcat de spanioli a fost mecanismul de dirijare, care nu semăna cu cele inventate în apele Eurasiei. *Balsas* nu erau dirijate cu o vîslă sau cîrmă, ci prin ridicarea sau coborîrea unei serii de derivoare numite *guares*, plasate între buşteni la anumite intervale de la pupa şi pînă la provă, astfel încît, „prin scufundarea unora dintre ele în apă şi ridicarea altora, ei reuşeau să cîrmească în direcţia vîntului, să abată vasul sub el, să navigheze în volte, să ţină la capă, cu manevrele potrivite [ale *guares*] în aceste scopuri”[43]. Simplitatea „cîrmirii cu ajutorul derivoarelor” l-a impresionat atît de mult pe autorul acestei descrieri, un ofiţer naval spaniol, încît acesta a recomandat ca *guares* să fie încorporate în plutele de salvare care erau transportate pe vapoarele europene, însă încercarea lui nu a avut succes.

Factorii climatici favorizează călătoria spre nord de la Ecuador către Mexic sau Guatemala, mai degrabă decît călătoria de întoarcere. Simulările pe calculator indică faptul că voiajele spre nord cele mai rapide[44] (în general de-a lungul coastei) ar fi durat

46 de zile, în comparaţie cu 93 de zile, cît durau cele spre sud. Deşi criteriul anotimpului conta puţin în stabilirea celor mai lungi şi celor mai scurte călătorii din Ecuador, cel mai bun moment al anului pentru navigaţie era în jurul lunii aprilie. Cel mai bun moment pentru a începe o călătorie spre sud era între februarie şi aprilie, însă din cauza curenţilor şi vînturilor nefavorabile era necesară parcurgerea a două porţiuni mai mari în larg. În largul Guatemalei, *balsa* naviga 200 de mile marine spre sud înainte de a vira spre est pentru a ajunge pe coasta El Salvadorului. A doua porţiune era din capătul nordic al Golfului Panama spre coasta Ecuadorului, o distanţă de aproximativ 400 de mile.

Deşi navigaţia pe apele continentale era obişnuită în Mesoamerica, navigatorii din Ecuador nu i-au inspirat pe olmeci (1200-300 î.e.n.), mayaşi (300-1000 e.n.) sau azteci (1200-1519)[45]. Nici unii[46] nu par să fi depăşit limitele coastelor sau să fi folosit pînzele. Singura populaţie despre care se ştie că a făcut comerţ maritim pe distanţe mari pe coasta de est a Mesoamericii a fost Putun Maya[47], între secolele al XIII-lea şi al XV-lea. Acest lucru s-a întîmplat la mult timp după perioada mayaşă clasică (cca 430-830), iar diversele lor schimburi, care au inclus sare, obsidian, jad şi cupru, pene de quetzal, boabe de cacao, bumbac, sclavi şi ceramică, legau centrele comerciale de coastă din nordul Peninsulei Yucatán pînă în Honduras. Ferdinand Columb a descris o întîlnire a tatălui său în largul Hondurasului, în a patra sa călătorie din 1502, cînd

> din fericire a ajuns atunci o canoe lungă precum o galeră şi lată de opt picioare, făcută dintr-un singur trunchi de copac ca şi celelalte canoe indiene; era încărcată cu marfă din regiunile vestice din zona Noii Spanii [Mexic]. La mijloc avea o apărătoare din frunze de palmier precum acelea pe care le poartă gondolele veneţiene; aceasta asigura protecţie deplină împotriva ploii şi a valurilor. Sub această apărătoare se aflau copiii şi femeile şi tot bagajul şi marfa. La bord erau 25 de vîslaşi[48].

E posibil ca marinarii Putun Maya să fi descins în aşezările de coastă din Guatemala şi Honduras; însă nici ei, nici alţi locuitori din Mexic sau America Centrală nu par să fi navigat spre est către

Antilele Mari şi Mici din Caraibe[3*].

Cu toate că populaţia lor venea din America de Sud, cele mai timpurii situri arheologice din Insulele Caraibe, de la jumătatea mileniului al IV-lea î.e.n., nu se găsesc în partea sudică a lanţului, după cum ne-am aştepta, ci pe insulele Hispaniola şi Cuba. În afară de cîteva descoperiri arheologice în zonele înalte din Martinica, nu există dovezi de aşezări omeneşti în Insulele Vîntului pînă spre anul 1000 î.e.n., cînd un mare val migrator venit din jurul deltei fluviului Orinoco din Venezuela a ocupat Antilele Mici şi Puerto Rico, iar apoi Hispaniola şi Cuba, unde nou-veniţii au introdus olăritul. Dacă raţiunile acestui val de migraţie din America de Sud se poate să fi fost presiunile demografice, factorii de mediu par să fi fost răspunzători pentru colonizarea ulterioară, din secolele al VII-lea sau al VIII-lea, a Insulelor Bahamas, care reprezentau o sursă valoroasă de sare. La sfîrşitul mileniului I a apărut şi cultura taíno, care a făcut loc triburilor ce dominau Antilele Mari atunci cînd au venit spaniolii la sfîrşitul secolului al XV-lea. Aceştia au fost printre primii băştinaşi decimaţi de boli şi războaie cînd insulele au fost invadate de coloniştii europeni şi de sclavii africani. Istoria lor s-a pierdut rapid şi cea mai mare parte a dovezilor privind tiparele şi mijloacele migraţiei din Caraibele precolumbiene s-a pierdut definitiv.

America de Nord

În mod curios, există puţine indicii ale contactului dintre continentul nord-american şi Antile, aflate la 90 de mile spre sud de Florida, sau arhipelagul Bahamas, situat la 50 de mile spre est. Cu toate acestea, acum 5.000 de ani populaţia Floridei arhaice avea o tradiţie maritimă viguroasă, iar printre cele mai vechi canoe din buşteni[49] descoperite în lume se află o flotă veritabilă de mai bine de 100 de ambarcaţiuni care a fost găsită pe lacul

Newnan's, lîngă Gainesville, în 2000. Peste 40 dintre acestea datează din perioada 3000-1000 î.e.n., iar dintre cele 22 a căror lungime poate fi estimată cu oarecare încredere, 20 au între şase şi nouă metri. Numite adeseori „pirogi", cele mai vechi canoe din buşteni precedă în general dezvoltarea uneltelor din metal şi au fost găurite cu ajutorul focului şi al uneltelor din piatră folosite pentru a îndepărta interiorul carbonizat. După ce era terminată coca, se puteau introduce coaste pentru a preveni deformarea părţilor laterale şi puteau fi ataşate şiruri continue de scînduri numite file de bordaj pe părţi pentru a înălţa bordul liber, motiv pentru care bărcile din buşteni sînt considerate adeseori precursoarele bărcilor din scînduri[50]. Ambarcaţiunile de pe lacul Newnan's sînt în mod evident concepute pentru ape puţin adînci, multe dintre ele părînd să fi fost propulsate cu ghiondere mai degrabă decît cu padele. În pofida începuturilor promiţătoare, navigatorii din Peninsula Florida nu s-au aventurat în largul mării.

Bărcile din buşteni din nord-vestul Pacificului

Unul dintre puţinele locuri din Americi unde bărcile din buşteni au fost folosite frecvent pentru navigaţia pe ape sărate a fost coasta Pacificului între Strîmtoarea Juan de Fuca şi sud-estul Alaskăi. Oamenii de pe coaste făceau troc[51] cu diverse bunuri, printre care blănuri şi piei de animale, ulei de eulachon (peştele-lumînare), sclavi şi cochilii de scafopode care se găseau în largul coastei Columbiei Britanice şi erau folosite pe scară largă ca monedă de schimb. Pînă la contactul cu europenii, deţinerea unei bărci era un lucru comun în unele locuri de pe coastă, iar atunci cînd în 1805 expediţia Lewis şi Clark a navigat în aval pe fluviul Columbia spre Pacific, Clark remarca despre un sat de „aproximativ 200 de locuitori din seminţia Skilloot[.] Am numărat 52 de canoe pe malul din faţa acestui sat, multe dintre ele largi şi cu prova ridicată"[52]. Populaţiile Nootka (Nuu-chah-nulth) din

Insula Vancouver şi Haida din Insulele Regina Charlotte de la nord erau cunoscute în mod special pentru măiestria bărcilor din buşteni, pe care le vindeau triburilor vecine.

Bărcile din buşteni pot fi făcute din multe tipuri de lemn drept, dar cedrul din nord-vestul Pacificului este una dintre puţinele specii cu trunchiul suficient de lat pentru a crea o cocă stabilă şi destul de înaltă pentru călătoria pe mare. Pirogile încăpătoare[53] folosite pentru comerţul la mare distanţă, pentru vînătoarea de balene şi război aveau aproximativ 12 metri lungime şi doi metri lăţime şi puteau transporta 20-30 de oameni şi încărcătura sau echipamentul lor. Altele ajungeau la 18 metri, iar una de 25 de metri a fost atestată în secolul al XIX-lea; Meriwether Lewis s-a minunat de canoe a căror capacitate era estimată la 3-4 tone. Canoele ceva mai mici, „de familie", transportau 10-12 persoane. Şi mai des întîlnite erau bărcile de patru metri pentru o persoană sau două. În general, acestea erau „decorate cu imagini cioplite în lemn, cu silueta unui urs în faţă şi a unui om în spate, pictate şi prinse cu foarte mare grijă pe canoe, ridicîndu-se aproape la înălţimea unui om"[54]. Remarcînd tehnicile de construcţie folosite la începutul secolului al XIX-lea, la mult timp după ce comercianţii europeni introduseseră uneltele de metal în regiune, Lewis nota că „singura unealtă folosită de obicei în doborîrea copacilor sau construirea canoei este o daltă făcută dintr-o pilă veche cu dimensiunea de aproximativ un ţol şi jumătate lăţime... s-ar crede că lucrul la o canoe mare cu un singur instrument durează cîţiva ani; însă aceşti oameni le fac în cîteva săptămîni. Îşi preţuiesc canoele foarte tare"[55].

Caiace, umiace şi baidarce[56]

Deşi populaţiile Nootka şi Haida sînt renumite pentru bărcile din buşteni, cele două vase prin excelenţă nord-americane sînt canoea din scoarţă de mesteacăn şi barca din piele. Spre deosebire de barca scobită, căreia i se dădea formă prin scobirea

lemnului, atît bărcile din piele, cît şi canoele din scoarţă de mesteacăn sînt ambarcaţiuni complexe. Fiecare este produsul unui anumit mediu, zona temperată împădurită a Americii de Nord în cazul canoei din scoarţă de mesteacăn şi zona arctică pentru barca din piele, cu ale sale trei tipuri distincte răspîndite din nord-estul Siberiei, de-a lungul extremităţii nordice a Americii, pînă în Groenlanda. Pe lîngă caiac, construit pentru transportul unei persoane, existau umiacul, o barcă mare deschisă, cu o lungime de 5-18 metri, folosită pentru transportul pasagerilor şi al mărfurilor şi pentru vînătoarea de morse şi lei-de-mare, şi baidarca, asemănătoare caiacului, însă dotată cu două şi cîteodată cu trei deschizături. Caiacele şi baidarcele erau folosite mai ales pentru vînătoare.

Toate cele trei tipuri au la bază un cadru flexibil de lemn, în general din lemn plutitor. Pieile de focă, morsă sau urs polar fixate pe cadru cu tendoane, oase de balenă sau fîşii de piele aveau o elasticitate şi o anduranţă care asigurau rezistenţa corpului bărcii la şocurile cauzate de ciocnirea cu gheaţa. Datorită greutăţii mici şi fundului în general plat, umiacele puteau să transporte încărcături mari, fiind în acelaşi timp uşor de tras pe gheaţă atunci cînd era nevoie. Caiacele şi baidarcele erau construite similar, însă pielea de animal acoperea total puntea, cu excepţia deschizăturii în care vîslaşul stă aşezat, cu picioarele întinse. În pofida aspectului lor asemănător în linii mari, exista o mare varietate de modele de caiace, în funcţie de condiţiile predominante din diverse zone.

Viaţa locuitorilor Americii de Nord arctice şi subarctice a fost orientată către mare încă din 6000 î.e.n., perioadă din care datează cele mai timpurii descoperiri arheologice din Insulele Aleutine. Mai tîrziu, istoria Arcticii maritime este caracterizată de apariţia tradiţiilor culturale în Alaska şi de răspîndirea lor către est, pînă în Groenlanda. Oamenii aparţinînd aşa-numitei Culturi a Micilor Unelte Arctice (pre-Dorset) vînau animale marine precum foci şi urşi polari încă din jurul anului 2500 î.e.n., însă depindeau de lemnul pădurilor subarctice pentru căldură şi iluminat. O

invenţie crucială a culturii Dorset care a apărut in jurul anului 500 î.e.n. a fost lampa de piatră cu ulei de morsă sau focă, importanţa vînatului cu caiacul crescînd foarte mult. Armele folosite erau lăncile şi harpoanele, aruncate de multe ori cu dispozitive de propulsare; harpoanelor li se ataşau băşici din piele pentru a le menţine pe linia de plutire şi pentru a obosi prada. Dată fiind dimensiunea animalelor vînate, expediţiile implicau mai multe caiace, iar în condiţii de vreme rea, cei care conduceau caiacele îşi legau adeseori bărcile în perechi, pentru a creşte stabilitatea acestora.

Cultura Dorset a fost înlocuită de cultura Thule[57] – strămoşii inuiţilor din zilele noastre –, care a apărut în Alaska acum aproximativ 1.000 de ani, în timpul aceleiaşi perioade medievale calde ce a facilitat migraţiile transatlantice scandinave spre Islanda, Groenlanda şi America de Nord. Expansiunea spre est a culturii Thule a fost atît de rapidă şi susţinută, încît oamenii din nordul Alaskăi şi pînă în Groenlanda vorbesc o singură limbă, deşi în dialecte diferite, pe cînd în Alaska şi Siberia, care sînt vecine, se vorbesc cinci limbi distincte. Caiacele Thule erau mai mari decît cele Dorset, iar Thule foloseau şi umiace pentru a vîna balene beluga. Avînd înzestrări potrivite pentru a profita de Mica Glaciaţiune care a început aproximativ în 1300, ei au devenit vînători sezonieri mai specializaţi decît predecesorii lor, migrînd între aşezările de vară pentru pescuit şi vînătoarea de karibu şi cele de iarnă pentru vînat foci, însă rămînînd întotdeauna în limitele regiunilor arctice sau subarctice.

Canoea din scoarţă de mesteacăn

Constructorii de bărci care locuiesc sub limita climaterică a pădurilor au mai multe materiale din care să-şi confecţioneze ambarcaţiuni decît cei din zona arctică. Cele mai multe situri indiene din zonele împădurite din 1000 î.e.n. pînă în secolele dinaintea sosirii europenilor sînt concentrate în preajma fluviilor

importante – mai ales Mississippi, Missouri, Ohio, Illinois şi Tennessee –, care erau apreciate pentru terenurile lor fertile, pentru rezervele de peşte şi pentru posibilitatea de a le folosi drept căi de comunicaţie. Este imposibil să schiţăm evoluţia ambarcaţiunilor amerindiene din zona împădurită de la începutul lungii lor istorii, însă ştim că arta construirii canoelor din scoarţă de mesteacăn fusese perfecţionată cu mult înaintea secolului al XVI-lea. Acestea erau folosite pe scară extensivă de pe coastele Insulei Newfoundland, ale provinciilor maritime canadiene şi ale Noii Anglii înspre vest, în sus pe valea fluviului Sfîntul Laurenţiu şi pînă în centrul Canadei, şi dincolo de Munţii Apalaşi către Vestul Mijlociu. Deşi canoele de astăzi sînt asociate aproape exclusiv cu apele continentale, populaţia Mi'kmaq e cunoscută pentru faptul că obişnuia să transporte lingouri de cupru din Noua Scoţie, prin Golful Maine, pînă în Cape Cod.

Primele descrieri ale canoelor nu sînt foarte detaliate, însă toate surprind cu admiraţie capacitatea, greutatea mică şi viteza lor – factori care, evident, i-au impresionat şi pe cei care le-au creat: cuvîntul penobscot pentru canoe era *agwiden*, care înseamnă „pluteşte uşor". După incursiunea pe coasta Massachusettsului în 1603, exploratorul englez Martin Pring, impresionat de canoele pe care le-a văzut, a adus una cu el în Anglia.

> Era legată cu ramuri de răchită tari şi rezistente sau cu nuiele, iar îmbinările erau acoperite cu răşină lichidă sau terebentină... era, de asemenea, deschisă ca o luntre şi ascuţită la ambele capete, cu ciocul curbat în sus. Şi cu toate că putea duce nouă oameni stînd în picioare, nu cîntărea nici măcar 60 de livre, un lucru aproape incredibil raportat la mărimea şi capacitatea ei. Vîslele lor [padelele] erau plate la capăt... făcute din frasin sau arţar, un lemn foarte uşor şi tare, cam de doi iarzi lungime, cu care vîslesc foarte repede[58].

Scoarţa preferată[59] pentru construirea de canoe e cea a mesteacănului alb (uneori numit mesteacăn de canoe), care creşte în America de Nord pe o suprafaţă mare, limita de nord a acesteia extinzîndu-se din Labrador pînă la fluviul Yukon şi coasta Alaskăi, iar limita sudică întinzîndu-se de la Long Island pînă la coasta Pacificului din nordul statului Washington. Scoarţa

groasă de cel puţin o optime de ţol era cojită de pe trunchi, iar fragmentele erau cusute de preferinţă cu rădăcină de molid negru şi impermeabilizate cu clei de molid, pentru a crea învelişul exterior al canoei. Existau numeroase tipuri de astfel de canoe, acestea variind atît în funcţie de întrebuinţare şi apele pe care urmau să navigheze – mărfuri, pasageri sau război; lacuri, ape curgătoare sau cataracte –, cît şi în funcţie de cei care le construiau. În timp ce la caiac era asamblat mai întîi scheletul, iar învelişul era înfăşurat în jurul său, canoea din scoarţă era o ambarcaţiune la care se crea întîi învelişul exterior. „Amerindianul", scrie John McPhee în clasica sa *The Survival of the Bark Canoe*, „începea asamblarea cu scoarţa. O întindea chiar pe suprafaţa de construcţie, cu partea albă în sus şi continua de acolo. Prinzînd scoarţa de copastia ambarcaţiunii, făcea – de fapt – o desagă din scoarţă de mesteacăn. Apoi căptuşea desaga cu file de bordaj. Ulterior fixa coastele ambarcaţiunii, una cîte una. Canoea astfel construită era mlădioasă, suplă, rezistentă, puternică"[60]. Pentru a-i demonstra lui McPhee exact cît era de puternică, un constructor de canoe „şi-a ridicat braţul şi a lovit cu pumnul în fundul unei canoe atît de puternic, încît lovitura ar fi putut doborî un luptător cu experienţă... Fundul canoei nu a suferit nici o stricăciune. El a remarcat că scoarţa mesteacănului alb era un material uluitor – puternic, răşinos şi impermeabil"[61].

Canoea din scoarţă de copac era un mijloc de deplasare extrem de important la venirea europenilor în America de Nord, lucru valabil mai ales în cazul *canots de maître* sau *maîtres canots*, construite pentru călătorii francezi şi partenerii lor amerindieni din centrul Canadei cu care făceau comerţ cu blănuri. După cum scria un istoric, aceasta „trebuie considerată, din punct de vedere istoric, drept ambarcaţiunea naţională a Canadei, fiind cu mult mai reprezentativă pentru anii importanţi ai expansiunii naţionale decît căruţa, camionul, locomotiva sau vaporul cu abur"[62]. În zilele noastre, canoele sau caiacele nu se mai construiesc după metodele tradiţionale, însă modelele din fibre de sticlă, pînză sau aluminiu construite după tiparele originale

ale nativilor americani sînt printre cele mai populare ambarcaţiuni de agrement din lume, iar caiacul şi canoea sînt sporturi olimpice, mărturii grăitoare ale simplităţii inerente a formei şi funcţiei lor şi ale priceperii necesare pentru folosirea acestora.

Bărci din scînduri

Deşi construirea canoelor din scoarţă de copac este complexă, dimensiunile la care pot ajunge sînt limitate, aceste ambarcaţiuni fiind greu de propulsat altfel decît manual. Acelaşi lucru se poate spune şi despre caiac şi alte bărci din piele de animal. Bărcile mai încăpătoare necesită un cadru mai rigid, aşa cum este acela al bărcilor din scînduri; constructorii de bărci din buşteni din nord-vestul Pacificului şi lacul Newnan's nu au făcut acest pas. În afară de *dalca* din sudul statului Chile, singura barcă din scînduri precolumbiană din Americi este *tomol*, construită de amerindienii chumash, care locuiau în Insulele Santa Barbara şi de-a lungul coastei între Los Angeles şi Point Conception, la vest de oraşul Santa Barbara. Sudul Californiei nu are o bogată tradiţie maritimă, iar Insulele Santa Barbara nu par a fi locul favorabil pentru o abordare atît de complexă a construcţiei cocii. Primii oameni care au ajuns pe insule în jurul anului 1100 î.e.n. probabil că au venit în plute de trestie mai degrabă decît în bărci din buşteni. Lemnul şi alte materiale necesare construirii bărcilor *tomol* trebuiau căutate sau cumpărate: scîndurile erau obţinute prin tăierea lemnului plutitor, cei mai apreciaţi fiind buştenii de sequoia aduşi în sud de curentul Californiei de pe coasta centrală, aflată la o distanţă de 250 de mile; sistemul de corzi folosit pentru a îmbina scîndurile era făcut din lemn de *Mimusops caffra*, importat de pe continent, aşa cum se întîmpla şi în cazul catranului, care se folosea la călăfătuire şi, astfel, la conservarea cocii. Nu ar trebui să ne surprindă că astfel de bărci solicitau o investiţie enormă de resurse, timp şi pricepere. Potrivit unui

chumash care a fost sursa multora dintre datele existente despre *tomol*, „canoea din lemn era casa mării. Era mai apreciată decît o casă pe uscat şi valora mai mulţi bani”[63]. Complexitatea construcţiei şi rangul social al oamenilor care erau asociaţi cu astfel de bărci i-au făcut pe unii să plaseze originile bărcii *tomol* la jumătatea mileniului I e.n., o perioadă din care datează primele dovezi ale stratificării societăţii chumash.

Dacă bărcile din scînduri s-au dovedit a fi o etapă majoră în dezvoltarea vaselor pentru apă adîncă de-a lungul Eurasiei, barca *tomol* din California şi *dalca* din Chile s-au dovedit a fi fundături ale tehnologiei. Este greu de spus de ce această tradiţie în construcţia cocilor nu s-a răspîndit, de ce nu au fost folosite pînzele (sau cel puţin nu pe scară largă) şi de ce reţelele maritime pe distanţe mari nu s-au dezvoltat mai mult în Americi. Am putea fi tentaţi să invocăm limitele mediului, cum ar fi faptul că Americilor le lipsesc mările continentale care au condus la progrese complexe în jurul Mediteranei sau al Mării Baltice; de asemenea, aici nu există curenţi musonici previzibili cum sînt cei ai Oceanului Indian şi nici arhipelaguri risipite ca acelea ale Asiei de Sud-Est care au facilitat dezvoltarea navigării între insule. Cu toate acestea, Marile Lacuri constituie o mare interioară, în timp ce Insulele Caraibe sînt un lanţ aproape neîntrerupt de insule vizibile una de pe cealaltă din Venezuela pînă în Florida şi Yucatán. Nici resursele naturale disponibile nu erau o problemă; începînd cu secolul al XVI-lea, europenii au exploatat pe scară largă Lumea Nouă, profitînd de varietatea şi rezervele aproape inepuizabile de cherestea şi resurse navale.

Aceleaşi întrebări pot fi puse şi despre comunităţile maritime din Eurasia, unde în pofida existenţei unor reţele strînse de contacte şi schimburi interculturale, tehnicile de construcţie şi mijloacele de propulsare relativ complexe s-au dezvoltat doar în unele locuri. Locuitorii din zona Mării Baltice nu au utilizat pînzele pînă în anii 600, deşi au folosit bărci pentru vînătoare, pescuit şi transport şi au interacţionat cu cei din Mediterana, unde navigaţia cu pînze era cunoscută cel puţin din mileniul al

III-lea î.e.n. Atît explicaţiile culturale, cît şi cele sociopolitice sînt inadecvate. În Mesoamerica s-au dezvoltat într-o succesiune neîntreruptă state foarte complexe, de la olmeci pînă la azteci, dar nici unul nu a exploatat proximitatea mării într-un mod demn de remarcat. După cum arată exemplul Oceaniei, populaţia mare, centralizarea şi bogăţia resurselor pentru construcţia de ambarcaţiuni şi comerţ nu sînt condiţii neapărat necesare pentru adoptarea navigaţiei. Locuitorii insulelor din Pacific nu au fost niciodată la fel de numeroşi precum contemporanii lor din Eurasia sau din Americi şi cu toate acestea ei au străbătut mările pe distanţe mai lungi decît a făcut-o oricine altcineva. Însă istoria maritimă se pretează rareori la teorii atotcuprinzătoare. Nu mai puţin derutant este faptul că dovezile arheologice, scrise şi artistice cele mai cuprinzătoare ale dezvoltării activităţilor maritime în lumea antică provin din Egipt, un ţinut asociat mai degrabă cu nisipul decît cu călătoriile pe mări.

1* Sufixul *-nesia* provine din grecescul *neisos*, care înseamnă „insulă”. Melanezia înseamnă „insule negre” (datorită culorii relative a pielii locuitorilor); Micronezia, „insuliţe”; iar Polinezia, „multe insule”.

2* Limbile austroneziene (literal, „insulele sudice”) sînt o familie de limbi ai căror vorbitori se află de-a lungul insulelor şi în anumite regiuni continentale ale Asiei de Sud-Est, în Oceania, iar la vest pe Insula Madagascar.

3* Antilele Mari includ întinsele insule Jamaica, Cuba, Hispaniola şi Puerto Rico. Arcul sudic al Antilelor Mici este împărţit între Insulele de sub Vînt din nord, de la Insulele Virgine şi pînă la Dominica, şi Insulele Vîntului din sud, de la Martinica şi pînă la Grenada.

Capitolul 2

Fluviul şi mările Egiptului antic

Egiptul antic s-a remarcat ca o putere regională cu o influenţă majoră acum 5.000 de ani. Izvoarele scrise, obiectele de artă şi descoperirile arheologice arată în mod clar că acest popor se baza foarte mult pe transportul pe apă, iar asocierea sa intimă cu bărcile şi corăbiile influenţa toate aspectele existenţei, de la concepţia privind viaţa de apoi şi călătoria soarelui pe cer pînă la modul cum îşi organiza munca şi viziunea asupra statului. Nu ar trebui să pierdem din vedere, din cauza climatului arid al regiunii, dependenţa profundă a egiptenilor de comerţul fluvial şi maritim pentru menţinerea stabilităţii politice, a păcii interne şi a raporturilor cu popoarele aflate la distanţă, prin Marea Mediterană şi Marea Roşie. Ultimii o mie de kilometri străbătuţi de Nil, între Assuan şi Mediterana, au fost un leagăn al iniţiativelor maritime, o porţiune pe care numeroase ambarcaţiuni transportau oameni şi bunuri, incluzînd blocuri de piatră de mii de tone, purtate pe sute de kilometri, de la cariere la locul de construcţie a piramidelor sau a altor monumente. În 2600 î.e.n., marinarii navigau în mod curent pînă în Levant, pentru încărcături mari de cedru şi alte bunuri. Egiptenii se aventurau şi pe Marea Roşie, în căutarea răşinilor parfumate, a metalelor preţioase, a animalelor exotice şi a altor minuni din Ţara Punt. În secolul al XII-lea î.e.n., coridoarele maritime ale Mediteranei s-au dovedit pentru prima dată a fi o sabie cu două

tăişuri, căci năvălitorii apatrizi au măturat Orientul Apropiat antic şi au grăbit sfîrşitul Regatului Nou. În acelaşi timp, egiptenii au îmbrăţişat comerţul pe mare, stabilind o comunicare susţinută cu marile puteri din Mesopotamia şi Asia Mică şi iniţiind călătorii recurente pe distanţe mari în estul Mediteranei.

O corabie în deşert, 2500 î.e.n.

În primăvara anului 1954, angajaţii Serviciului Egiptean de Antichităţi înlăturau dărîmăturile din jurul bazei Marii Piramide din Gizeh. Această activitate era o curăţenie de rutină şi nimeni nu se mai aştepta să se descopere ceva semnificativ într-un loc care fusese întors pe dos de jefuitori de morminte, căutători de comori şi arheologi timp de 450 de ani. În timp ce curăţau molozul, muncitorii au dat de rămăşiţele zidului de împrejmuire sudic. Acest lucru nu era nici pe departe ieşit din comun: ziduri de împrejmuire fuseseră identificate atît pe latura nordică, cît şi pe latura vestică ale piramidei. Neobişnuit era faptul că acesta era mai aproape de piramidă decît celelalte. Deoarece dovezile arheologice indicaseră de mult scrupulozitatea egiptenilor în privinţa măsurătorilor precise şi a simetriilor, arheologul Kamal el-Mallakh a presupus că zidul acoperea o groapă în care se putea afla o corabie legată de riturile funerare ale faraonului Khufu – sau Kheops, cum îl numeau scriitorii greci antici care au trăit pe la mijlocul intervalului dintre vremea faraonului şi timpurile noastre. Arheologii descoperiseră asemenea gropi în jurul mai multor complexuri de piramide, inclusiv cel al lui Khufu, deşi toate erau goale atunci cînd au fost găsite în epoca modernă. Excavaţiile ulterioare au scos la iveală un şir de 41 de blocuri de calcar cu îmbinări de mortar. El-Mallakh a făcut o gaură în piatră prin care a scrutat întunericul impenetrabil al unei gropi dreptunghiulare scobite în roca de bază. Deoarece nu distingea nimic, arheologul a închis ochii. „Iar apoi, cu ochii închişi, am

simţit miros de tămîie, un miros absolut, dar absolut sfînt. Am simţit mirosul timpului... mirosul secolelor... mirosul istoriei. În acel moment am ştiut că ambarcaţiunea este acolo."[1] Astfel a fost descoperită corabia regală a lui Khufu.

Vasul dezasamblat de 44 de metri s-a păstrat extraordinar de bine în mormîntul ermetic timp de aproximativ 4.500 de ani. Potrivit unui cercetător, coastele ambarcaţiunii „păreau solide şi noi de parcă ar fi fost puse acolo doar cu un an înainte"[2]. Corabia era aproape cu certitudine construită pentru Khufu, al doilea faraon din Dinastia a IV-a. Marea Piramidă era mormîntul lui, iar cartuşul fiului său, Khafre, a fost descoperit pe mai multe dintre blocurile care izolau groapa. S-au recuperat mai bine de 1.200 de piese de lemn de diverse dimensiuni, de la cepuri de cîţiva centimetri pînă la coaste mai lungi de 20 de metri. Aproximativ 95% din material era cedru, importat pe mare din Liban; restul includea lemn de acacia, spinul-lui-Hristos şi sicomor din Egipt. După ce piesele au fost cercetate şi conservate, a început o muncă de reconstituire complexă. Piesele fuseseră aranjate în groapă după o logică; prova în capătul din vest, pupa la est, bîrnele de la tribord pe latura nordică, bîrnele de la babord la sud, piesele cocii pe fundul şi pe laturile gropii, iar elementele de suprastructură deasupra. Semnele făcute de tîmplari sub formă de simboluri în sistemul de scriere egiptean hieratic dădeau indicii în plus despre asamblarea pieselor. Chiar şi aşa, reconstrucţia completă a durat 13 ani, iar în anul 1982, la aproape trei decenii după ce a fost descoperit, vasul lui Khufu a fost expus într-un muzeu special construit lîngă piramidă.

Indiferent de criteriu, vasul lui Khufu a fost o descoperire uluitoare. Fiind cea mai mare şi mai bine conservată corabie din Antichitate sau din oricare altă perioadă din următorii 4.000 de ani, ea ne dezvăluie gradul de rafinament tehnologic al egiptenilor antici la o scară mult mai apropiată şi mai accesibilă decît o fac piramidele sau artele mai ezoterice ale îmbălsămării şi mumifierii. La fel ca aceste practici, îngroparea vasului lui Khufu a fost în mod clar legată într-un fel de ritualurile morţii şi nu

există un indiciu mai clar al importanţei centrale a bărcilor şi corăbiilor în Egiptul mileniului al III-lea î.e.n. decît locul lor de cinste în tainele sacre ale vieţii de apoi. Împreună cu celelalte 21 de ambarcaţiuni egiptene descoperite pînă acum de arheologi, ca să nu mai vorbim despre sutele de machete, picturi tombale şi descrieri scrise ale unor corăbii şi bărci, precum şi documente privind transportul fluvial şi maritim, vasul lui Khufu evidenţiază în mod convingător importanţa ambarcaţiunilor pentru o civilizaţie ce a înflorit de-a lungul unei panglici fertile care străbate un deşert al Africii.

Nilul: leagănul navigaţiei

Perioada dinastică a Egiptului antic a început în jurul anului 3000 î.e.n. Regatul Vechi (dinastiile III-VI), în timpul căruia s-au construit piramidele de la Gizeh, a durat aproximativ din 2700 pînă în 2200 î.e.n. Dinastiile XII-XIII ale Regatului Mijlociu au durat aproximativ două secole, sfîrşindu-se în jurul anului 1700 î.e.n. Regatul Nou, perioada celei mai marcante prosperităţi şi a celor mai active relaţii internaţionale din Egiptul faraonic, a început aproximativ în 1550 î.e.n. şi a durat 500 de ani. După aceea ţinutul a ajuns sub dominaţia din ce în ce mai vizibilă a unor puteri străine din sud şi est. Între timp, cultura egipteană a atins un grad de sofisticare neegalat de nimeni altcineva în lume. Egiptenii erau maeştri în inginerie, arte vizuale, medicină şi organizare religioasă, politică şi socială, a căror operă este caracterizată de o atenţie aproape obsesivă pentru detalii. Cultura lor a înflorit mai bine de 2.000 de ani, pacea şi prosperitatea lor fiind întrerupte doar ocazional şi pe perioade relativ scurte la scara marii istorii. Piramidele de la Gizeh şi din alte locuri datează din istoria relativ timpurie a Egiptului unificat, dar societatea care a produs aceste monumente nici nu a apărut şi nici nu a luat sfîrşit brusc. Deşi cucerirea de către Alexandru cel

Mare a pus capăt erei dinastice în secolul al IV-lea î.e.n., Egiptul a fost, de-a lungul istoriei sale, un centru al schimburilor comerciale şi culturale datorită poziţiei sale de-a lungul Nilului, cel mai lung fluviu din Africa, la intersecţia rutelor terestre între Africa şi Asia şi între Mediterana, Marea Roşie şi Oceanul Indian.

Nilul izvorăşte din munţii Africii Central-Estice şi curge spre nord, către Sudan. În cei 1.600 de kilometri de la nord de Khartoum, cursul fluviului este întrerupt de şase cataracte majore şi repezişuri. În Antichitate, cea mai nordică dintre ele, Prima Cataractă de la Assuan, reprezenta o barieră naturală între Egipt şi Nubia (nordul Sudanului), iar fortificarea de către primii faraoni a Insulei Elephantine a transformat-o într-o poartă de intrare către sud. Aceasta nu era în nici un caz o graniţă absolută, iar faraonii Regatului Nou au împins-o spre sud pînă la Napata şi Kuş, între a treia şi a patra cataractă. La nord de Assuan, valea Nilului se lărgeşte uşor pe porţiunea ultimilor o mie de kilometri, avînd de o parte şi de alta Sahara. Civilizaţia egipteană s-a format pe această fîşie de pămînt, cu o lăţime de nu mai mult de 20 de kilometri în Egiptul de Sus, însă inundată anual de apele bogate în sedimente ale Nilului pînă la construirea barajului de la Assuan, în secolul XX.

La vest există cîteva oaze izolate, legate între ele şi de Nil prin drumuri care străbat deşertul, însă acestea nu erau destul de mari pentru a susţine populaţii capabile să ameninţe stabilitatea văii şi ofereau prea puţin pentru a atrage pe altcineva în afară de comercianţii cei mai căliţi. Peisajul dinspre est este pustiu, însă munţii sînt bogaţi în zăcăminte de cuarţit, alabastru şi aur, care au fost exploatate din timpurile predinastice. Dincolo de munţi se află Marea Roşie, la care se ajungea prin văi aride şi înguste, străbătute de ape curgătoare nepermanente, numite ueduri. Cele mai importante oraşe egiptene[3] se găseau de obicei aproape de vărsarea acestor ueduri în Nil, poziţii strategice care le permiteau locuitorilor un control facil asupra negoţului pe axa nord-sud şi asupra comerţului mai limitat pe direcţia est-vest. În perioada timpurie, printre acestea se numărau Elephantine,

Hierakonopolis (Kom el-Ahmar), Naqada, Coptos (Deir el-Bahri) şi importantul sit funerar regal de la Abydos. Majoritatea acestor oraşe se aflau pe malul stîng al fluviului, deşi Coptosul era lîngă uedul Hammamat, în punctul unde Nilul se apropie cel mai mult de Marea Roşie. În capul deltei, lîngă actualul Cairo, Memfisul se afla la graniţa dintre terenurile agricole bogate ale deltei şi centrele de putere tradiţionale de la sud. Memfisul era şi oraşul prin care comerţul mediteranean pătrundea şi ieşea din Egipt prin numeroşii afluenţi ai Nilului şi prin porturile din deltă, dintre care Buto era probabil cel mai important din timpurile predinastice. Capitala era în acelaşi timp aproape de punctul terminus al celor mai importante rute comerciale terestre către Sinai (o sursă majoră de cupru şi turcoaze), Canaan (Palestina) şi mai departe. Teba (Luxor) a devenit mai tîrziu o capitală importantă lîngă Coptos, cu un sit mortuar pe malul vestic al Nilului.

Egiptul de Sus şi Egiptul de Jos au constituit regiuni culturale distincte şi, dintre oraşele menţionate mai sus, toate în afară de Memfis şi Buto se aflau în Egiptul de Sus. Prin anul 3000 î.e.n., Egiptul de Sus pare să fi fost din punct de vedere tehnologic superior, iar elitele conducătoare de la Hierakonopolis, Naqada şi Abydos se remarcau prin trăsături ale regalităţii de sorginte divină şi ale controlului centralizat care aveau să caracterizeze domnia faraonilor din Egiptul unit. Autoritatea administrativă era necesară pentru a garanta stabilitatea unei societăţi dependente în întregime de Nil pentru a-şi asigura existenţa. Deşi inundaţiile anuale erau periodice şi previzibile şi în vremuri normale hrăneau terenurile agricole ale fermierilor, revărsările erau cîteodată insuficiente, iar proviziile de cereale făcute în perioadele de belşug erau o măsură de precauţie pentru anii de secetă şi foamete. Şi comunicaţiile în interiorul Egiptului depindeau cu precădere de fluviu, parţial pentru că terenurile de lîngă Nil erau fie sub apă, fie de nestrăbătut din alte motive cîteva luni pe an. De asemenea, traversarea nenumăratelor canale de irigare care pornesc din Nil ar fi implicat folosirea bacurilor sau a

podurilor. Abia în perioada guvernării romane, în secolul I î.e.n., au fost iniţiate proiecte substanţiale de construcţie a drumurilor.

Mai jos de Insula Elephantine, Nilul este un leagăn al navigaţiei aproape ideal. Pe cursul său previzibil, spre nord, este uşor de vîslit către Mediterana. Deşi panta fluviului între prima cataractă şi mare este de doar aproximativ 1:13.000 – cu alte cuvinte, coboară doar cîte un metru la fiecare 13 kilometri –, vîslitul contra curentului era o provocare, mai ales atunci cînd fluviul îşi ieşea din matcă, între lunile iunie şi septembrie. Cu toate acestea, vîntul bate preponderent din nord, dinspre Mediterana împotriva curentului, astfel încît călătorii care se întorceau în amonte puteau să facă acest lucru cu un vînt din pupa. Acest avantaj a fost amplificat după inventarea velei şi nu este deloc surprinzător că termenul egiptean pentru „a naviga" înseamnă şi „a naviga spre sud, în amonte"[4]. Nu se ştie cînd s-au gîndit luntraşii de pe Nil pentru prima dată să se folosească de vînt pentru a naviga, însă cea mai veche imagine a unei ambarcaţiuni cu pînze din lume se găseşte pe un vas aparţinînd culturii Gerzeh tîrzii din Naqada, datat cca 3300-3100 î.e.n.

La scurt timp după aceasta, la începuturile Dinastiei I, cîrmuitorii Egiptului de Sus şi-au mutat capitala în nord, la Memfis, care a devenit cunoscut ca „Balanţa celor Două Ţări"[5] – Egiptul de Sus şi Egiptul de Jos. Aşadar, inventarea velei şi apariţia unui stat egiptean unificat par a fi evenimente aproape contemporane. Prin urmare, am avea motive să presupunem că dezvoltarea navigaţiei cu pînze le-a oferit locuitorilor Egiptului de Sus un avantaj tehnologic care le-a permis să aducă Egiptul de Jos sub sfera lor de influenţă politică şi economică. Dacă aşa s-a întîmplat într-adevăr, aceasta nu ar fi ultima dată cînd avantajul nautic a avut asemenea rezultate decisive. O guvernare centralizată are nevoie în primul rînd de mijloacele de conectare a regiunilor periferice cu centrul. Fără dezvoltarea unor ambarcaţiuni fluviale care să permită o deplasare fără probleme şi rentabilă în ambele sensuri, comerţul dintre Egiptul de Sus şi Egiptul de Jos ar fi fost intermitent şi probabil limitat la cantităţi

mici de mărfuri de lux, cum s-a întîmplat în perioada predinastică. Dezvoltarea unor ambarcaţiuni care puteau să se îndrepte spre nord, în aval, propulsate de padele (sau rame, după cca 3000 î.e.n.), şi să se întoarcă în sud cu ajutorul pînzelor a înlăturat un obstacol major în procesul de unificare a văii Nilului între Prima Cataractă şi Mediterana. Adoptarea velei a facilitat comunicarea pe întregul teritoriu, mobilitatea dregătorilor statului şi a forţelor militare şi circulaţia unor materii prime, de la produse agricole pînă la lemn şi piatră, precum şi a produselor prelucrate. Un transport fiabil, la rîndul său, a asigurat bunăstarea supuşilor faraonului – adică a tuturor.

Corăbiile şi construcţia lor

Marea diversitate a tipurilor de vase egiptene reiese din scrieri, din reproducerile lor în picturile din morminte, basoreliefuri sau machete şi din descoperirile arheologice ale unor corăbii şi fragmente de vase. Deşi ambarcaţiunile jucau un rol în anumite ceremonii politice şi religioase, majoritatea vaselor de uz curent erau folosite pentru pescuit, vînătoare şi transportul de pasageri şi de mărfuri. Textele Piramidelor scrise pe zidurile mormintelor din Regatul Vechi la aproximativ un secol după Khufu includ descrieri a peste 30 de tipuri de vase, construite din papirus sau lemn. În total, izvoarele egiptene antice fac referiri la aproximativ 100 de tipuri diferite. Cele vreo 20 de coci de lemn[6] descoperite întregi sau fragmentar reprezintă cinci tipuri diferite de corăbii, iar toate în afară de două seturi de fragmente sînt asociate cu rituri funerare sau ambarcaţiuni de agrement.

Primele ambarcaţiuni de pe Nil au fost bacurile sau plutele făcute din tulpini de papirus. Astfel de ambarcaţiuni rudimentare sînt comune zonelor temperate din întreaga lume, iar astăzi se găsesc în locuri aflate la mari distanţe unele de altele precum Mesopotamia, lacul Ciad din Africa Centrală şi lacul Titicaca din

America de Sud. Folosirea lor în Egipt este dovedită de reprezentările picturale din vremurile predinastice. Chiar şi după dezvoltarea bărcilor şi corăbiilor de lemn, egiptenii au continuat să construiască ambarcaţiuni din papirus, mai ales pentru activităţi pe distanţe scurte precum pescuitul, vînătoarea sau navigaţia pe canale. Plutele din trestie, mai mari, folosite pentru vînătoare, erau lungi de opt-zece metri[7], deşi, dacă ar fi să dăm crezare unei imagini care înfăţişează 16 vîslaşi pe o parte, acestea puteau fi chiar mai lungi. Există machete de lut care arată că uneori erau fixate scînduri în centrul plutei pentru a asigura o platformă mai confortabilă şi mai stabilă şi pentru a distribui mai echilibrat greutatea pasagerilor şi a echipajului. Deoarece plutele de trestie au tendinţa de a se îndoi la capete, constructorii curbau capetele în sus şi le fixau cu unul sau mai multe straiuri de un par sau de vreo altă parte a vasului. (De-a lungul istoriei constructorii de vase au recurs deseori la o astfel de soluţie – numită în mod curent odgon sau traversă de contraarcuire, din frînghie sau sub forma unui cadru de lemn sau de oţel vertical – pentru a asigura susţinere longitudinală cocilor.) Pînă la urmă constructorii egipteni şi-au întărit plutele fixînd o frînghie de-a lungul părţii de sus a legăturilor de trestie dinspre margine, capetele arcuite în sus devenind astfel mai puţin exagerate. Deşi este relativ ieftin şi nu necesită o tehnologie sofisticată, papirusul are cîteva dezavantaje. Plutele de papirus se bazează mai degrabă pe flotabilitatea inerentă a papirusului decît pe forma şi structura cocii. Mai mult, pe măsură ce se îmbibă cu apă, acestea se deformează şi se scufundă sau se dezmembrează treptat, putînd fi folosite rareori mai mult de un an.

Lemnul, în schimb, este un material mult mai rezistent şi mai multifuncţional cu care se poate realiza o adevărată cocă cu deplasament – o structură care pluteşte datorită echilibrului dintre forţa gravitaţională, orientată în jos, şi flotabilitate, orientată în sus. Nu se ştie cînd au fost construite pentru prima oară în Egipt bărci de lemn, însă este improbabil ca acestea să fi precedat dezvoltarea uneltelor din cupru, către mijlocul

mileniului al IV-lea, cu cîteva secole înaintea vasului aparţinînd culturii Gerzeh pe care este reprodusă o ambarcaţiune cu pînze. Deoarece lemnul are o rezistenţă longitudinală mai mare decît papirusul sau trestia, pe apele adăpostite ale Nilului nu prea era nevoie din punct de vedere structural de capete arcuite în sus. Cu toate acestea, constructorii de bărci din lemn au păstrat forma plutelor de papirus – la început, poate, pentru că nu aveau experienţă cu noul material, însă mai tîrziu imitînd conştient formele anterioare ale plutelor de trestie, mai ales pentru vase ritualice precum corabia lui Khufu, asociată funeraliilor şi vieţii de apoi. Pentru a duce cu gîndul la papirus, aceste vase erau împodobite cu decoraţiuni extravagante la prova şi la pupa, inclusiv fleuroni stilizaţi, sculptaţi în forma unui mănunchi de frunze de papirus.

În afară de velă, lucrul care atrage atenţia cel mai mult la barca de pe vasul aparţinînd culturii Gerzeh este forma foarte stilizată a cocii. Totuşi, nu se poate distinge dacă artistul a reprodus o cocă de trestie sau una de lemn. Corpul navei are o curbură pronunţată, cu catargul şi pînza poziţionate mult în faţă şi o mică structură aducînd cu o cabină la pupa. Un motiv pentru care putem presupune că vasul Gerzeh ne înfăţişează o barcă cu cocă de lemn este că pînza este prinsă de un catarg format dintr-o singură coloană. Un arbore bipod[8] – format din două coloane unite în partea superioară, în formă de „A” – ar părea mai potrivit pentru o cocă de trestie, deoarece presiunea exercitată de un catarg într-un singur punct ar duce la găurirea cu uşurinţă a acesteia. Cea mai veche reprezentare[9] a unei ambarcaţiuni cu catarg, descoperită în Kuwait pe un disc din ceramică din mileniul al VI-lea î.e.n., înfăţişează aparent o astfel de configuraţie, catargele bipode regăsindu-se în diverse părţi ale lumii unde se mai construiesc şi astăzi bărci de trestie. Acest lucru nu reflectă neapărat practica din Egiptul antic şi nu există nici o dovadă că ar fi existat catarge bipode sau tripode înainte de Regatul Vechi, cînd acestea erau fixate pe corăbiile de lemn care navigau pe mare.

Dacă lemnul a început să fie folosit pentru construcţia cocilor la sfîrşitul mileniului al IV-lea î.e.n., după cum sugerează dovezile, progresul ulterior a fost rapid. Între 1991 şi 2000, arheologii care cercetau mormintele regale din Abydos10, la aproximativ 15 kilometri vest de Nil, în Egiptul de Sus, au descoperit gropi funerare care conţineau rămăşiţele a 14 vase cu dimensiuni între 15 şi aproximativ 24 de metri lungime – depăşind cu şase metri cea mai lungă dintre cele trei corăbii cu care a făcut Columb prima sa călătorie transatlantică după mai bine de 4.000 de ani. Aceste coci datează din perioada Dinastiei I, aproximativ la jumătatea intervalului dintre vasul aparţinînd culturii Gerzeh şi corabia lui Khufu. Deşi nici pe departe la fel de atent îngropate precum aceasta din urmă, ele se păstraseră remarcabil de bine datorită climei aride. Studiul acestor descoperiri este departe de a se fi încheiat, însă prezenţa vaselor în cel mai important complex funerar de la începutul perioadei dinastice este o mărturie a importanţei pe care o acordau egiptenii ambarcaţiunilor în acest moment decisiv al istoriei lor.

S-ar putea să mai iasă la lumină şi alte vase, însă este puţin probabil ca vreunul să fie la fel de mare, de desăvîrşit şi de frumos ca acela al lui Khufu. Deşi nu se ştie exact la ce anume folosea, vasul lui Khufu a fost în mod clar al statului, şi nu unul de uz curent. După un studiu atent, s-a ajuns la concluzia că a fost construit „începînd cu bordajul”, tehnică de construcţie a cocii tipică vaselor din întreaga Eurasie şi din Africa de Nord şi de Est cel puţin pînă în anul 1000 e.n. Prin această tehnică, se construieşte coca în sistem latin, în care filele (scîndurile) de bordaj nu se suprapun. Atunci cînd bordajul exterior este gata, constructorii îl întăresc adăugîndu-i coaste sau cadre perpendicular pe axul longitudinal al cocii. Coca vasului lui Khufu are fundul plat, flancat de două seturi de scînduri aproape simetrice care formează bordurile. Scîndurile sînt îmbinate printr-o combinaţie de frînghii şi cepuri inserate în sute de locaşuri scobite în marginile scîndurilor, iar coca este întărită cu varange, piese de cedru mari şi curbate legate de filele de bordaj.

Folosirea frînghiilor pentru a fixa scîndurile este ceva obişnuit în toată lumea şi are anumite avantaje faţă de alte forme mai durabile de fixare. Bărcile cusute au o flexibilitate inerentă[11] ce le face mai puţin predispuse la avarii în cazul unei coliziuni sau atunci cînd sînt aduse intenţionat la mal pentru a încărca sau a descărca mărfuri şi pasageri, o mare problemă acolo unde nu există debarcadere, cheiuri sau alte amenajări asemănătoare. Nu prea avem dovezi că ar fi existat structuri fixe de care să fie legate vasele în Egipt înaintea perioadei clasice, acestea fiind ori ancorate, ori trase la mal atunci cînd nu navigau. Un alt avantaj este că bărcile cusute pot fi asamblate şi dezasamblate relativ uşor. Acest lucru facilitează repararea scîndurilor deteriorate sau dezasamblarea cocii pentru a fi transportată pe uscat pe bucăţi, o practică obişnuită atît în comerţ, cît şi în campaniile militare de-a lungul istoriei.

În alte tradiţii de construire a bărcilor, scîndurile alăturate sînt cusute longitudinal, ca două bucăţi de pînză. Totuşi, constructorii de nave egipteni foloseau legături transversale, perpendiculare pe axul longitudinal, de la o copastie la cealaltă, sforile trecînd prin canale nu foarte adînci sfredelite oblic în scînduri, astfel încît să nu perforeze coca. Dacă nişte scînduri cu muchii drepte ar fi prinse cu legături perpendiculare, îmbinările s-ar desface cu uşurinţă din cauză că scîndurile ar aluneca una pe alta. Egiptenii au rezolvat această problemă folosind scînduri cu forme neregulate, care se fixau una în alta cam ca piesele unui puzzle. Indiferent dacă legăturile transversale au fost alese pentru a economisi material sau din vreun alt motiv, aceasta este o utilizare mult mai eficientă a sforilor decît în coaserea longitudinală. Pentru vasul lui Khufu s-au folosit aproximativ 5.000 de metri de legături[12], cam o cincime din cît ar fi fost necesar pentru a fixa scîndurile longitudinal. Frînghiile trec prin 276 de canale de legătură, fără ca vreunul să străpungă coca sub linia de plutire. Vasul nu a fost călăfătuit[13], nefiind nevoie, deoarece lemnul se umfla la contactul cu apa, iar legăturile se strîngeau, rezultatul fiind o îmbinare rezistentă şi etanşă. Deşi

vasele nu sînt neapărat asemănătoare, coca cusută a velierului *Sohar*[14], un *dhow*[1*] lung de 26 de metri construit în anii 1980, a necesitat cam 650.000 de metri de funie de cocotier trecută prin aproximativ 20.000 de găuri, care au fost apoi astupate cu coajă de nucă-de-cocos şi un amestec de var şi răşină.

Puntea vasului lui Khufu susţine trei structuri. Ruful, care constă într-o anticameră şi cabina principală, se află spre pupă, aproape de centrul navei. În faţa lui este o punte deschisă, cu un cadru uşor, destinat unui umbrar, în timp ce spre provă se află un alt umbrar format din zece stîlpi subţiri care susţin un acoperiş din scînduri. Formele graţioase ale provei înalte şi piesele foarte piezişe de la pupa dau corabiei regale aspectul unei plute de papirus. Cu toate că vasele egiptene erau adesea pictate opulent – „Eu am îndrumat lucrul la barca sacră, i-am potrivit culorile”[15], se laudă într-o inscripţie un demnitar din timpul Dinastiei a XII-a –, nu există nici o dovadă că vasul lui Khufu a fost decorat astfel.

Rolul navelor funerare în viaţa de apoi în concepţia egiptenilor este intens dezbătut. E posibil ca nubienii să fi fost la originea ideii că bărcile sînt un simbol al regalităţii[16], iar practica de a îngropa bărci şi machete de bărci (alternative mai puţin costisitoare decît ambarcaţiunile propriu-zise) s-a perpetuat mii de ani. O teorie[17] privind vasul lui Khufu este că acesta era menit să-l poarte pe faraonul înviat împreună cu zeul soarelui, Ra, într-o călătorie eternă în ceruri. Potrivit cosmografiei egiptene, Ra avea două bărci cu care traversa cerul, una ziua şi cealaltă noaptea. Este posibil ca vasul lui Khufu să fi fost folosit iniţial ca barjă funerară pentru a transporta trupul îmbălsămat al regelui la Gizeh, la aproximativ 25 de kilometri de Memfis, sau ca în timpul vieţii sale Khufu însuşi să-l fi folosit drept vas de pelerinaj pentru a vizita locuri sfinte, afirmîndu-şi sau reînnoindu-şi astfel autoritatea.

Este greu de spus dacă egiptenii făceau o distincţie clară între călătoria de agrement şi cea rituală. Cu siguranţă, amîndouă le erau cunoscute. Vînătoarea de pe plute de papirus constituie subiectul unei serii ilustraţii narative. Statutul social al

vînătorului, care este adesea redat stînd în picioare, poate fi stabilit după dimensiunile sale în raport cu pluta şi cu echipajul. Acesta din urmă nu era constituit neapărat din bărbaţi. Într-o poveste despre o expediţie a lui Snefru, tatăl lui Khufu, se spune că faraonul şi-a petrecut ziua într-o barcă care avea la vîsle un echipaj format din 20 de femei goale, „cu cele mai frumoase trupuri”[18]. Potrivit unei interpretări, această ieşire a fost o imitare a traversării cerului de către zeul Ra, reprezentat uneori într-o barcă în care vîsleşte zeiţa Hathor. Cu toate acestea, tonul textului sugerează mai degrabă o zi mai relaxată petrecută pe apă, acesta putînd fi primul caz consemnat de navigaţie de agrement, activitate care le-a rămas inaccesibilă celor mulţi, fiind apanajul celor mai puternici şi mai bogaţi oameni pînă în secolul al XIX-lea.

La celălalt capăt al spectrului, în opoziţie cu iahturile regale şi vasele funerare, se aflau barjele utilitare masive, necesare pentru transportarea pietrei folosite la piramidele şi monumentele pentru care egiptenii antici sînt celebri. Deoarece piatra nu era disponibilă în cele mai importante locuri de înmormîntare, egiptenii au transportat miile de tone de materiale de construcţii de care era nevoie pentru piramide, temple, statui şi stele funerare pe distanţe de sute de kilometri de la carierele de piatră pînă la principalele ansambluri funerare de lîngă Memfis şi Teba. Granitul era adus de lîngă Assuan; calcarul se găsea mai departe, în nord; iar cuarţitul era extras atît din apropiere de Memfis, cît şi de Assuan. Expediţiile care le aduceau necesitau o logistică sofisticată şi erau considerate demne de a fi comemorate. Datorită sculpturilor din multe dintre pietrele de granit putem să ne facem o idee despre modul cum erau transportate.

Pe drumul pietruit al piramidei lui Unas (anii 2300 î.e.n.) sînt reprezentate trei barje, pe una dintre ele observîndu-se două coloane aşezate cap la cap; imaginea este însoţită de un text care spune: „Aduse de la atelierele din Elephantine, coloanele de granit pentru grupul de piramide numite: «Locurile-lui-Unas-sînt-frumoase»”[19]. Cu toate acestea, cea mai vie ilustrare a modului în

care se transporta piatra se găseşte într-un templu din Regatul Nou închinat reginei Hatshepsut (anii 1400 î.e.n.), care arată cum au fost transportate două obeliscuri de granit[20] de la carierele de lîngă Assuan pînă la complexul de temple de la Teba. Estimarea dimensiunilor barjelor lui Hatshepsut este dificilă deoarece nu se cunosc exact dimensiunile obeliscurilor şi modul în care au fost transportate acestea. Multă vreme s-a crezut că fiecare obelisc avea o lungime de 30 de metri şi cîntărea aproximativ 330 de tone. Un vas care să le transporte aşezate cap la cap, după cum ne sînt arătate, ar măsura aproximativ 84 pe 28 de metri, cu un pescaj maxim al navei încărcate de doi metri. Totuşi, obeliscurile ar fi putut fi transportate şi unul lîngă altul şi reprezentate cap la cap datorită convenţiei egiptene a perspectivei multiple. În acest caz ar fi fost nevoie de un vas mai scurt, măsurînd cam 63 pe 25 de metri, aproximativ dimensiunea unei barje menţionate într-o inscripţie ce se referea la un dregător din vremea aceea.

Nici construirea unor vase atît de mari şi nici încărcarea unor astfel de mărfuri enorme nu puneau probleme deosebite. În loc să încerce să ridice piatra de la sol şi să o urce pe vas, egiptenii aduceau piatra la marginea apei pe sănii de lemn. Apoi săpau un canal sub piatră şi, după ce încărcau barja cu nişte pietre mai mici a căror greutate totală era de două ori mai mare decît a obeliscului, „vasele puteau intra sub obelisc, care se sprijinea cu cele două capete pe malurile canalului. Apoi erau descărcate blocurile de piatră de pe vase, care, înălţîndu-se, luau asupra lor greutatea obeliscului”[21]. Aceasta este explicaţia dată de geograful roman Pliniu cel Bătrîn, care scria în secolul I î.e.n., însă nu avem nici un motiv să credem că aceia care au construit piramidele nu procedau la fel cu aproape trei milenii înainte de epoca lui.

Deplasarea acestor vase cu încărcături atît de grele ridica probleme mai serioase. În reproduceri, barja lui Hatshepsut este guvernată cu ajutorul unor cîrme laterale enorme şi remorcată de o flotă de 30 de ambarcaţiuni, fiecare cu cîte 24 de vîslaşi. Analizele computerizate menite să determine caracteristicile vaselor care au transportat la Teba cei doi Coloşi ai lui Memnon,

care cîntăreau 720 de tone[22], cam la un secol după Hatshepsut confirmă acurateţea acestor imagini. Cuarţitul din care sînt ciopliţi coloşii ar fi putut proveni fie de la o carieră de lîngă Memfis, la aproximativ 675 de kilometri în aval de Teba, pe celălalt mal al Nilului, fie de la o carieră de lîngă Assuan, pe aceeaşi parte a Nilului, însă la aproximativ 220 de kilometri în amonte de Teba. Analiza sugerează că o barjă autopropulsată de 70 de metri lungime şi 24 lăţime s-ar fi putut deplasa cu ajutorul vîslelor în amonte de la Memfis către Teba cu un echipaj de 36-48 de vîslaşi. Pentru remorcarea barjei – ca în basorelieful de pe obeliscul lui Hatshepsut – ar fi fost nevoie de o flotă de 32 de vase, fiecare cu cîte 30 de vîslaşi.

Dacă într-adevăr Coloşii lui Memnon au fost transportaţi în aval de la Assuan, problema nu era de a genera suficientă energie pentru a deplasa barja împotriva curentului, ci de a controla vasul astfel încît acesta să nu o ia înaintea bărcilor care îl remorcau sau să nu se încline lîngă malul fluviului. Pentru a preveni aceste probleme, o plută de lemn era ataşată în partea frontală a barjei (în aval) printr-o parîmă, în timp ce o ancoră grea de piatră era tîrîtă la pupa. Herodot scria în anii 400 î.e.n. că rezultatul era următorul: „Luată de şuvoiul apei, pluta alunecă repede şi trage după ea *baris*-ul (aşa se cheamă corăbiile de felul acesta), iar piatra din spate, trăgînd înapoi şi ajungînd pe fund, frînează mersul corabiei”[23]. Din cîte se pare, ceea ce descrie Herodot este o formă perfecţionată a tehnicilor dezvoltate de primii constructori de piramide.

În timp ce vasele regale foloseau scînduri de cedru importate, care sînt lungi, drepte, parfumate şi rezistente la putregai, lemnul local folosit pentru bărcile obişnuite era disponibil doar la dimensiuni mai mici. Înălţimea sicomorului ajunge doar la 10-12 metri, iar şase metri erau o lungime excepţională pentru acacia. Nici unul din aceşti copaci nu creşte foarte drept. Faptul că egiptenii se bazau pe scînduri de asemenea esenţe l-a determinat pe Herodot să scrie că „ei le aşază ca pe nişte cărămizi”[24]. El nu indică dimensiunea bărcilor despre care vorbeşte, însă o

inscripţie din timpul Dinastiei a VI-a vorbeşte despre „un vas de mărfuri din lemn de acacia de 60 de coţi [31 de metri] lungime şi 30 de coţi lăţime, construit în doar 17 zile”[25]. Din cauza lipsei unor scînduri mai lungi pentru corăbii, constructorii egipteni de vase tradiţionali folosesc şi astăzi tehnici similare, aşezîndu-le ca pe cărămizi.

Navigaţia în viaţa cotidiană

Deşi nu au fost descoperite rămăşiţe de vase folosite în activităţi obişnuite, importanţa bărcilor în viaţa cotidiană, în contrast cu expediţiile majore şi funcţiile legate de curte, poate fi observată în mai multe reprezentări care datează începînd din perioada Regatului Vechi. Astfel de imagini reflectă viaţa pe Nil aşa cum s-a desfăşurat ea timp de milenii. Multe scene înfăţişează bărbaţi transportînd vase de lut sau saci cu grîu şi orz pe scînduri care legau corabia de ţărm. În unele cazuri, vasele sînt stivuite pe punte, iar în altele acestea sînt golite în recipiente mai mari şi transportate în vrac. Aceste imagini sînt un fel de propagandă pentru a justifica controlul exagerat de centralizat şi aproape exclusiv al statului asupra comerţului local, interregional şi exterior. Şi vitele erau transportate pe vase: o imagine dintr-un mormînt din Dinastia a V-a reproduce un vas cu un echipaj de şapte persoane transportînd patru vite. Una dintre cele mai vii descrieri ale forfotei de pe chei ne parvine dintr-o relatare referitoare la oraşul de deltă Pi-Ramses, capitala Regatului Nou, construită în anii 1200 î.e.n. După ce laudă belşugul şi varietatea alimentelor care se găseau în oraş – orz, grîu, ceapă, praz, salată verde, rodii, mere, măsline, smochine, vin, miere, peşte şi sare –, autorul scrie că în oraş „corăbiile ies în larg şi se întorc pentru a amara, astfel încît în fiecare zi găseşti provizii şi hrană. Este o bucurie să locuieşti aici”[26]. Un asemenea sentiment de mîndrie putea fi întîlnit în aproape oricare dintre aglomeratele porturi

fluviale din Egiptul dinastic.

Măsura în care transportul fluvial a influenţat toate aspectele vieţii egiptene este evidentă şi în alte situaţii. Construcţia piramidelor şi numeroase alte proiecte mai mari sau mai mici au necesitat o organizare atentă a muncii. Muncitorii de toate felurile erau grupaţi în echipe, ale căror nume erau împrumutate din practica marinărească, în ordinea vechimii: „echipe prova-tribord, prova-babord, pupa-tribord, pupa-babord şi sub punte sau cîrmă”[27]. Literatura egipteană este bogată şi în referinţe metaforice la corăbii, sugerînd o cunoaştere profundă a modului de navigaţie chiar şi printre cei care nu locuiau în apropierea fluviului. În „Povestea ţăranului meşter la vorbă” (cca 2100 î.e.n.), ţăranul Khunanup este în drum „spre Egipt”[28] după ce a plecat din uedul al-Natrun, unde locuieşte, la aproximativ 100 de kilometri nord-vest de Memfis, cînd arendaşul unui înalt dregător al faraonului, Rensi, îl acuză că i-a încălcat proprietatea şi îi confiscă cei doi catîri. Khunanup i se plînge lui Rensi, făcînd o paralelă între justeţea pledoariei sale, stabilitatea unei corăbii şi, prin extrapolare, integritatea regatului însuşi:

De cobori spre Lacul Maat,
De-acolo te va purta briza pe ape.
La jumătate, pînza nu se va rupe
Şi nici barca nu-ţi va fi aruncată la mal.
Catargul semeţ şi întreg va rămîne
Şi nici vergile nu ţi-or plesni.
Nu te vei scufunda cînd vei da de uscat
Şi nici valurile nu te vor rătăci.
Primejdiile fluviului nu le vei simţi[29].

Conceptul egiptean de ordine în stat şi în univers sau Maat depindea de conduita personală etică a tuturor, de la fermier la faraon. În acest apel, Khunanup îi spune dregătorului faraonului că doar dacă înţelege dreptatea cauzei sale şi ia o hotărîre potrivit acesteia se poate menţine ordinea în Egipt. Încîntat de discursul lui Khunanup, faraonul îi spune lui Rensi să se prefacă a nu-l lua în seamă, pentru ca el să se poată bucura în continuare de elocvenţa ţăranului. În nouă întîlniri, Khunanup face referiri

repetate la imagistica vaselor: „Ia te uită, călătoresc fără barcă”, îi spune el lui Rensi. „Tu, care eşti portul salvator pentru cei ce se scufundă,/ Salvează-l pe cel ce a naufragiat”. Iar mai tîrziu îl mustră pe Rensi fiindcă este „Precum un oraş fără guvernator,/ Precum un popor fără cîrmuitor,/ Precum o corabie fără căpitan”. Într-o notă asemănătoare, cinci secole mai tîrziu, inscripţia biografică a unui dregător al Regatului Nou o compară pe regina Hatshepsut cu parîma care leagă corabia statului la chei, ca să nu o ia curentul rapid al Nilului: „Odgonul de la pro vă al sudului, stîlpul de amarare al sudicilor; desăvîrşita parîmă de la pupa Ţinutului Nordic este ea”[30].

Identificarea regatului cu o corabie pe care o face elocventul ţăran este exemplul cel mai vechi al metaforei aproape universale a corabiei statului[2* 31]. Analogia este uşor de înţeles deoarece atît corabia, cît şi statul pot fi considerate entităţi autonome guvernate de o autoritate centrală, iar figura de stil a fost extinsă şi la alte instituţii şi la planeta însăşi.

„Pe marea ţinutului lui Dumnezeu”

În pofida resurselor naturale de care dispuneau acasă, egiptenii nu erau străini de comerţul exterior. Oricît de atrăgătoare era regiunea de dincolo de Assuan pentru carierele ei, siguranţa la sud de Prima Cataractă punea mereu probleme. O inscripţie despre viaţa lui Uni, un dregător al Dinastiei a VI-a, consemnează două expediţii cu această destinaţie în scopul de a aduce granit pentru piramida lui Merenre. În prima, convoiul a inclus şase barje, trei remorchere, trei auxiliare şi „o singură corabie de război. Ibhetul şi Elephantine nu au mai fost niciodată vizitate în vremea nici unor regi cu un singur vas de război”[32]. Uni a valorificat relaţiile paşnice în a doua expediţie, cînd a adus îmbunătăţiri semnificative navigaţiei săpînd canale artificiale prin sau în jurul Primei Cataracte.

Egiptenii au navigat dincolo de Assuan nu doar pentru piatră, ci şi pentru mărfuri preţioase de care puteau face rost doar din Nubia sau prin intermediari nubieni. În jurul anului 2300 î.e.n., un negustor pe nume Harkhuf a întreprins patru expediţii comerciale la sud de Assuan, ultima în timpul domniei lui Pepi al II-lea, care avea pe atunci 7 ani. Fondul obişnuit de comerţ al lui Harkhuf includea tămîie, abanos, blănuri de leopard, cereale, „fildeş, bumeranguri şi orice marfă bună". Ultima sa călătorie rămîne memorabilă pentru achiziţionarea unui „pitic dansator", aproape sigur un pigmeu, menţionat într-o scrisoare expediată de la locul cumpărării. Putem observa bucuria puerilă a faraonului din răspunsul pe care i l-a dat. Poruncindu-i lui Harkhuf să vină imediat la curte, Pepi îi dă în acelaşi timp dispoziţii pentru transportul în siguranţă al pigmeului: „Aveţi grijă să nu cadă în apă. În timpul somnului, noaptea, puneţi-i străji de nădejde, care să doarmă lîngă el în cort; verificaţi-l de zece ori pe noapte. Majestatea Noastră doreşte să-l vadă pe acest pitic mai mult decît darurile din Sinai şi Punt"[33], amîndouă asociate cu rarităţi de o valoare inestimabilă.

La extremitatea nordică a Mării Roşii, Peninsula Sinai formează o barieră naturală între Africa şi Asia, precum şi o arteră principală prin care se făcea schimb de mărfuri şi influenţe culturale între Egipt şi Peninsula Arabia, Asia Mică, Mesopotamia şi Iran. Era şi o sursă de bogăţii minerale. Distribuţia descoperirilor arheologice dintre Mesopotamia şi Egipt sugerează că în perioada tîrzie a culturii Gerzeh ruta terestră care trecea prin Canaan şi Siria a fost înlocuită de o rută maritimă între Buto şi Byblos[34] (Jubeil, Liban). Unul dintre cele mai valoroase produse importate din Levant era cedrul, care putea fi transportat mai ieftin doar pe mare. Acest comerţ a început în mileniul al III-lea î.e.n., iar potrivit Pietrei de la Palermo, Snefru a comandat „40 de corăbii pline cu buşteni de cedru"[35], dintre care unii au fost folosiţi pentru construcţia unui vas de 53 de metri lungime, cu 11 metri mai lung decît vasul lui Khufu.

Cele mai vechi referinţe scrise la comerţul pe Mediterana se găsesc pe Piatra de la Palermo, un fragment dintr-o stelă gravată cu analele regale ale Dinastiei a V-a, iar primele imagini ale unor corăbii egiptene care navigau pe mare pot fi observate pe două basoreliefuri din Dinastia a V-a, aproape din aceeaşi perioadă[36], în templul faraonului Sahure din Abusir şi pe drumul pietruit al faraonului Unas, de la Saqqara. O scenă din templul lui Sahure înfăţişează plecarea spre Levant a şase corăbii cu echipaje egiptene, în timp ce alta ilustrează opt corăbii întorcîndu-se cu echipaje egiptene şi cu străini avînd ţinute şi coafuri siriano-cananeene. Egiptenii şi siriano-cananeenii apar şi la bordul celor două corăbii din basorelieful lui Unas. Deşi negustorii sînt din Levant, mărfurile transportate de ei nu erau neapărat produse sau cultivate în ţările lor de origine. În siturile egiptene asociate cu Snefru au fost descoperite bunuri de provenienţă cretană, iar în Creta s-au găsit vase din aceeaşi perioadă a căror origine pare a fi egipteană. Încă de la această dată, se pare că ele erau tranzacţionate prin intermediari levantini. Cu toate acestea, este posibil să fi fost iniţiate schimburi directe pe mare între Creta minoică şi Egipt pe la sfîrşitul mileniului al III-lea î.e.n.[37], cînd izvoare egiptene se referă la Creta ca fiind o ţară vestică. Pe vremea aceea, cunoştinţele geografice făceau ca oamenii să fie cunoscuţi după direcţia din care păreau că vin. Curenţii şi vînturile predominante din estul Mediteranei sînt orientate în sens invers acelor de ceasornic, prin urmare modul cel mai uşor de a ajunge în Egipt din Creta era să navighezi spre sud, către actuala coastă a Libiei – o traversadă de vreo trei-patru zile –, şi apoi spre est, către Delta Nilului. La întoarcerea acasă, se naviga spre est odată cu vînturile şi curenţii, de-a lungul Levantului şi a coastei sudice a Asiei Mici, cotind către sud din nou pentru a ajunge în Creta.

Celălalt canal al comerţului maritim egiptean era Marea Roşie, care oferea acces către misterioasa Ţară Punt, al doilea loc menţionat de nerăbdătorul Pepi. Faraonii se desfătau de mult cu darurile din Punt, însă problema localizării sale exacte le dă de

furcă istoricilor şi geografilor încă din Antichitate. Există un acord unanim că Ţara Punt se află spre sud, de-a lungul Mării Roşii, cel mai probabil loc fiind Eritreea din Africa sau Yemenul din Peninsula Arabia, ori poate la sud de Marea Roşie şi dincolo de Golful Aden, în Cornul Africii, care astăzi este regiunea autonomă Puntland, Somalia. Marea Roşie se află la 150 kilometri est de Nil prin uedul Hammamat. Există foarte puţini copaci pe ţărmurile aride, iar corăbiile trebuiau dezasamblate pentru a fi transportate pînă pe coastă, apoi reasamblate şi lansate pe apă. La acest proces se face aluzie într-o inscripţie din Dinastia a XI-a (2100 î.e.n.) ce descrie o expediţie către Punt sub comanda lui Henu, care a „mers din Coptos pe drum... cu o armată de 3.000 de oameni. Am prefăcut drumul în rîu, iar Pămîntul Roşu (deşertul) într-un cîmp, dîndu-i fiecărui om o ploscă, o cobiliţă, două oale cu apă şi 20 de pîini pentru a împărţi între ei în fiecare zi”[38]. În mod clar, Henu a „prefăcut drumul în rîu” în virtutea faptului că aveau cu ei şi corabia, deşi era dezasamblată.

Oricît erau de solicitante din punct de vedere fizic şi logistic, expediţiile spre Punt datează cel puţin de pe vremea Dinastiei a V-a. „Marinarul naufragiat”, cea mai veche descriere a unui naufragiu care s-a păstrat, din vremea expediţiei lui Henu, ne oferă o imagine a bogăţiilor care puteau fi obţinute prin comerţ. În această poveste, singurul supravieţuitor dintr-un echipaj de 120 de oameni ajunge pe o insulă aparent nelocuită unde un şarpe se împrieteneşte cu el. În semn de recunoştinţă pentru ajutorul şarpelui, marinarul se oferă să-i trimită corăbii „încărcate cu toate bunătăţile Egiptului”. Şarpele rîde şi spune: „Mir îndeajuns nu ai./ Eu sînt, domnule, Prinţul Ţării Punt./ Mirul al meu este”. După ce îl asigură pe marinar că va fi salvat şi că îşi va vedea casa şi familia din nou, şarpele îi dăruieşte o încărcătură de „mir, ulei, ladan, mirodenii,/ Scorţişoară, plante aromatice, vopsea de ochi, cozi de girafă,/ Bucăţi mari de smirnă, fildeşi,/ Cîini, gorile, babuini şi cîte şi mai cîte”[39]. După cum prezice şarpele, marinarul este salvat şi se întoarce acasă cu daruri pentru faraon.

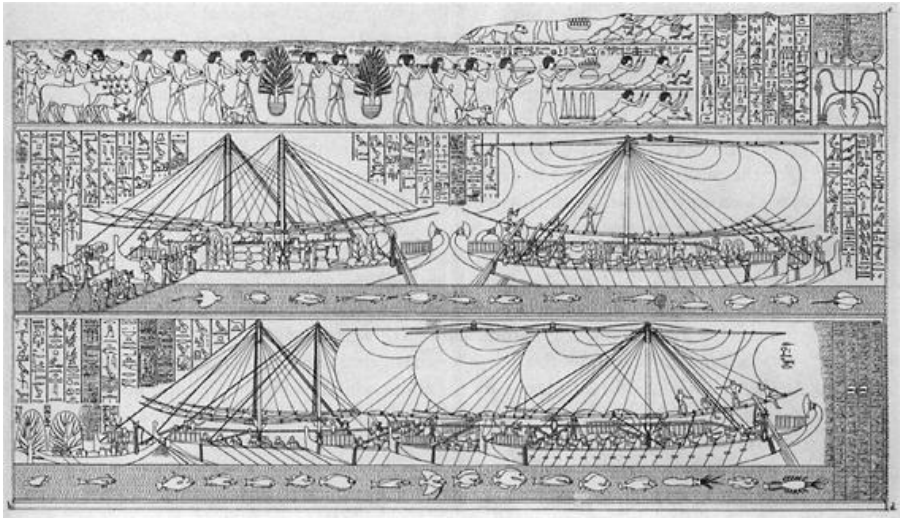
Cea mai amplă descriere a unei misiuni comerciale egiptene pe Marea Roşie datează din timpul reginei Hatshepsut a Regatului Nou, care a domnit în calitate de coregentă alături de fratele său care a murit de tînăr, Tutmes al II-lea, şi ca regentă a nepotului şi ginerelui său, Tutmes al III-lea. Cît timp acesta a fost minor, ea şi-a asumat pe deplin rolul de faraon – inclusiv însemnul faraonic al unei bărbi false –, fiind singura femeie din lunga istorie a Egiptului despre care se ştie că a făcut acest lucru. Imortalizată extrem de detaliat pe trei ziduri ale templului funerar al lui Hatshepsut de la Teba, această călătorie spre Punt[40] a avut loc în jurul anului 1470 î.e.n. Reprezentările artistice ale corăbiilor pot fi surse problematice pentru studiul arhitecturii navale, deoarece sînt redate adesea de oameni cărora le lipsesc abilităţile tehnice de ilustratori, nu sînt familiarizaţi cu vasele pe care le reprezintă sau nu îi interesează acurateţea materială. Însă, în cazul artiştilor care au redat expediţia spre Punt, avem o certificare a acurateţei reproducerilor în modul cum au sculptat peştii[41], care sînt redaţi atît de detaliat, încît ihtiologii moderni pot identifica din care specie fac parte.

Primele cinci scene redau plecarea flotei, întîmpinarea acesteia în Punt, schimbul de mărfuri, încărcarea corăbiilor şi călătoria înapoi spre casă. În următoarele două este imortalizată Hatshepsut, care primeşte tributul şi care, la rîndu-i, îi aduce ofrande zeului Amon. A opta secţiune surprinde măsurarea şi cîntărirea bunurilor, în timp ce a noua şi a zecea o redau pe Hatshepsut anunţînd succesul expediţiei în faţa curţii sale şi a lui Amon. Dacă ilustraţiile sînt corecte, expediţia a inclus cinci corăbii. Bazîndu-ne pe numărul de vîslaşi reprezentaţi – 15 pe fiecare bord –, corăbiile aveau aproximativ 23 de metri lungime. Ajungînd în Punt, un ţinut unde casele erau construite pe piloni, egiptenii şi-au deschis „prăvălia” – literal, „cortul solilor monarhului”[42] – şi şi-au înşirat mărfurile, printre care coliere, toporişti şi pumnale, pe lîngă „pîine, bere, vin, carne, poame, toate găsindu-se în Egipt potrivit celor comandate la curte”. Pentru egipteni nu exista nici o îndoială în privinţa statutului

locuitorilor Ţării Punt, care sînt reprezentaţi dîndu-le ascultare şi închinîndu-se egiptenilor şi care întreabă, „rugîndu-se pentru pace: «Venit-aţi pe căile cerului ori poate pe ape vîslit-aţi, pe marea Ţinutului lui Dumnezeu?... Iată, de vorbim despre Monarhul Egiptului, nu-i oare cale spre majestatea sa, ca să trăim şi noi întru suflarea Măriei Sale?»".

A patra scenă descrie adevăratul scop al călătoriei, încărcătura cu care s-au întors. Sînt reprezentate două corăbii, iar echipajele lor cară saci mari cu marfă şi „copaci de smirnă proaspeţi", puşi în coşuri; acestea erau cele mai preţioase achiziţii şi, anunţînd succesul misiunii în faţa curţii, Hatshepsut spune că a ascultat porunca tatălui său (zeul Amon) „de a-i aduce Puntul în casă, de a planta copacii din Ţinutul lui Dumnezeu lîngă templul său, în grădina sa". Tămîia şi mirul erau importante în îndeplinirea anumitor ritualuri sacre, însă printre exporturile din Punt, reprezentate în cîteva scene, se numără „abanos şi fildeş curat, cu electrum... cu lemn de scorţişoară" şi, ca un ecou al şarpelui-prinţ din povestea marinarului naufragiat, „tămîie, vopsele pentru ochi, maimuţe, cîini şi piei de panteră de la miazăzi, oameni ai locului şi copiii lor" (probabil sclavi), precum şi beţe de vînătoare, vite, argint, lazulit şi malahit.

Atît trocul dintre marinarul naufragiat şi şarpe, cît şi relatarea ulterioară a misiunii comerciale din timpul domniei lui Hatshepsut sugerează o inegalitate materială între Egipt şi ţinuturile exotice aflate la est. Prinţul Ţării Punt respinge oferta marinarului de a-i dărui „bunătăţile Egiptului", considerînd-o lipsită de valoare, iar deşi locuitorii Ţării Punt de pe vremea lui Hatshepsut sînt descrişi ca intimidaţi şi subordonaţi egiptenilor, produsele lor sînt în mod clar mai valoroase decît orice pot oferi la schimb egiptenii. Probabil că acest lucru nu le crea probleme faraonilor, însă începînd cu Antichitatea tîrzie s-a scris în



Întoarcerea corăbiilor lui Hatshepsut din Punt, pe Marea Roşie, ilustrată în templul reginei de la Teba (Deir el-Bahri), Egipt. Mărfurile cele mai importante sînt arborii de smirnă atîrnaţi de nişte prăjini purtate pe umeri de membrii echipajului. Vasele de lemn erau propulsate cu ajutorul ramelor şi al unei singure vele pătrate şi guvernate folosind rame-cîrme laterale. Din Auguste Mariette, Deir-el-Bahari: documents topographiques, historiques et ethnographiques recueillis dans ce temple *(Leipzig, 1877).*

mod recurent pe tema nemulţumirilor legate de dezechilibrele comerciale dintre est şi vest – linia de demarcaţie trecînd mai mult sau mai puţin prin Marea Roşie şi Asia de Sud-Vest; un exemplu îl constituie cererea de legi somptuare din partea oamenilor politici, pentru a restricţiona importul de „obiecte preţioase”. După cum arată şi aceste povestiri, şi mai vechi este obiceiul vestic al orientalizării, care investea Estul cu o aură de mister exotic şi îi reprezenta pe localnici ca supuşi naturali ai autorităţii vestice.

Nu cunoaştem multe lucruri despre modul în care navigau egiptenii[43] pe Marea Roşie, notorie şi astăzi pentru curenţii săi amăgitori şi nenumăratele recife. Probabil observaţia era esenţială, iar pe timpul nopţii nu se naviga. Vînturile nordice predomină pe tot parcursul anului în Marea Roşie chiar şi pînă la 19°N, mult la sud de actuala graniţă a Egiptului cu Sudanul, însă cel mai bun anotimp pentru o călătorie dincolo de acest punct ar fi fost între iunie şi septembrie, cînd vîntul predominant bate dinspre nord-nord-vest cu o viteză constantă de 11-16 noduri. Cu

vînturi prielnice, o traversadă rapidă pînă în Eritreea putea dura două săptămîni sau mai mult, iar înspre nord considerabil mai mult, din cauza vaselor supraîncărcate care se forţau să înainteze împotriva vîntului şi a curentului. Dat fiind mediul arid, corăbiile ar fi trebuit să transporte provizii mari de apă, bere şi vin, toate fiind foarte perisabile la căldură. În plus, alimentele, mărfurile şi corăbiile înseşi trebuiau cărate pe uscat pînă la portul de îmbarcare, ceea ce sugerează o organizare foarte complexă şi multă experienţă. Dacă Henu a avut nevoie de 3.000 de oameni pentru a lansa o singură corabie pe Marea Roşie, expediţia din timpul domniei lui Hatshepsut a necesitat probabil măcar de cinci ori mai mulţi.

Redresarea şi extinderea Regatului Nou

Deşi Hatshepsut a fost o regină cu totul ieşită din comun, dinamismul ei a fost o caracteristică a Regatului Nou în general şi mai ales a Dinastiei a XVIII-a (1570-1315 î.e.n.). Chiar dacă Egiptul îşi extinsese periodic influenţa politică la est şi la vest de Delta Nilului şi la sud de Assuan, înainte de începuturile Regatului Nou faraonii se abţinuseră în general de la politici vădit expansioniste. Nu se cunosc motivele decăderii Regatului Mijlociu, însă pînă în anii 1600 î.e.n. majoritatea ţinuturilor din Egiptul Mijlociu şi de Jos se aflau sub dominaţia hicsoşilor, străini care probabil aveau origini siriano-cananeene. Picturile murale de la Avaris[44], capitala hicsoşilor din nord-vestul deltei, sînt stilistic asemănătoare cu cele care se găsesc în Creta şi Thira şi sugerează şi posibilitatea unei comunităţi cretane expatriate în zonă.

Se pare că hicsoşii mai degrabă au adaptat decît au desfiinţat convenţiile egiptene, însă au rămas o elită străină distinctă de conducătorii locali care au continuat să stăpînească Egiptul de Sus din Teba. În anii 1560 î.e.n., regele Kamose a derulat o campanie fluvială pentru cucerirea capitalei Avaris de la hicsoşi.

Soldaţii săi şi-au folosit vasele ca baze mobile de pe care conduceau operaţiuni pe ţărm mai degrabă decît operaţiuni navale. Un stimulent pentru răsturnarea hicsoşilor a fost eliminarea lor ca intermediari în comerţul Egiptului de Sus cu Levantul. Într-o descriere a campaniei sale victorioase, Kamose se laudă: „N-am lăsat nici o scîndură sub sutele de corăbii de cedru nou, umplute cu aur, lazulit, argint, turcoaze şi nenumărate securi din metal... Le-am capturat pe toate. Nu am lăsat nici un capăt de aţă la Avaris, fiindcă oraşul e pustiu, iar asiaticii au dispărut”[45]. Relatarea sugerează că i-a izgonit pe duşmani, însă meritul pentru alungarea definitivă a hicsoşilor îi revine succesorului lui Kamose, Ahmose, primul rege al Dinastiei a XVIII-a şi al Regatului Nou.

După prădarea Avarisului, egiptenii i-au urmărit pe hicsoşi în Canaan, acţiune ce a semnalat o implicare mai profundă în regiune decît pînă atunci. Orientul Apropiat trecea prin răsturnări politice şi datorită expansiunii spre vest a regatului Mitanni din nordul Mesopotamiei. Ahmose şi succesorii lui au rămas interesaţi de această regiune, iar în cursul a 17 campanii Tutmes al III-lea a extins dominaţia Egiptului pînă în sudul Siriei. Expediţiile militare şi administrarea acestui teritoriu au depins de controlarea de către Egipt a porturilor levantine, inclusiv Byblos, Ulazza şi Ardata (chiar la sud de Tripoli, în Liban), unde Tutmes a adunat material militar pentru campania sa din Siria. Potrivit inscripţiilor de pe stela de la Barkal, „acum în orice port ajungea Majestatea Sa erau aprovizionaţi cu pîine bună, de mai multe feluri, ulei, tămîie, vin, miere, poame... mai multe decît orice, dincolo de puterea de înţelegere a armatei Majestăţii Sale – şi nu înfloresc nimic!”[46]. În a opta campanie, Tutmes a navigat cu armata sa spre Byblos, ale cărui stocuri de cherestea pentru construcţia vaselor aveau să se dovedească de nepreţuit în următoarea fază a expediţiei sale împotriva statului Mitanni. Invazia nu prea a întîmpinat rezistenţă pînă aproape de Eufrat, unde egiptenii i-au învins pe locuitorii statului Mitanni în mai multe bătălii. Atunci cînd cei din Mitanni s-au retras la est de

Eufrat, Tutmes şi-a lansat vasele prefabricate la apă şi a pornit în aval, distrugînd oraşe şi sate în drumul său şi forţîndu-i pe localnici să se adăpostească în peşteri. Pentru a aduce vasele de pe coastă, egiptenii s-au bazat pe experienţa lor îndelungată în transportul corăbiilor de pe Nil pînă la Marea Roşie, o distanţă mult mai lungă, pe un teren mult mai ostil.

Simultan cu avansarea tebanilor pentru a-i înfrunta pe hicsoşi în nord, aceştia erau angajaţi şi într-o campanie împotriva Ţării Kuş, care se extinsese la nord de Nubia. Din timpul Regatului Vechi, graniţa de sud a Egiptului se tot mutase între Prima şi a Doua Cataractă, însă victoria dobîndită de faraonii Regatului Nou împotriva Ţării Kuş s-a remarcat prin anvergură şi durată. Stela de la Barkal, ale cărei inscripţii descriu faptele de vitejie ale lui Tutmes al III-lea în Siria, a fost ridicată la Napata, la 20 de kilometri în aval de a Patra Cataractă, care a rămas graniţa sudică a Egiptului timp de 400 de ani. Regatul era acum la apogeul expansiunii sale imperiale, întinzîndu-se pe 2.200 de kilometri de la Napata spre Ugarit (Ras Shamra, Siria). Egiptenii au încheiat alianţe cu hitiţii din Anatolia şi cu asirienii, babilonienii şi populaţia statului Mitanni din Mesopotamia. În estul Mediteranei, consolidarea autorităţii egiptene a condus la intensificarea comerţului nu doar cu porturi levantine, ci şi cu Creta, iar imagini ale unor negustori în veşminte minoice apar pentru prima oară într-un mormînt pictat pentru înaltul dregător al lui Tutmes al III-lea, Rekhmire, în care aceştia sînt identificaţi ca „poporul Insulelor din mijlocul Mării”[47]. Interesul pentru Levant a intrat în declin în timpul succesorilor lui Tutmes, însă s-a revigorat în timpul Dinastiei a XIX-a. Cu toate acestea, la sfîrşitul secolului al XIII-lea î.e.n., au avut loc migraţii masive către sud atît pe uscat, cît şi pe mare, care au distrus ordinea existentă în Orientul Apropiat din Epoca bronzului, ameninţînd însăşi integritatea Egiptului.

Naşterea, expansiunea şi longevitatea Egiptului faraonic au depins de exploatarea Nilului ca rută de comunicaţii interne, în

timp ce mările erau un filtru prin care locuitorii săi absorbeau mărfuri şi influenţe străine, un tampon în calea invaziilor şi o arteră de circulaţie pentru extinderea puterii politice şi militare. Comunicaţiile pe uscat cu Mesopotamia erau posibile, însă navigaţia pe mări şi pe ape interioare a facilitat comunicarea dintre Egipt şi principalele puteri din regiune, cea mai mare parte a distanţei fiind acoperită pe Mediterana şi, după un transport pe uscat pe mai puţin de 100 de mile, pe Eufrat. Cel mai surprinzător aspect al iniţiativelor maritime ale Egiptului antic este impulsul pe care l-au dat dezvoltării comunităţilor maritime din întregul Levant şi din estul Mediteranei, care au rămas un important centru al culturii şi comerţului maritim timp de aproape 4.000 de ani.

1* Numele mai multor tipuri de ambarcaţiuni tradiţionale cu vele latine utilizate în Marea Roşie şi Oceanul Indian (n.red.).

2* Verbul „a guverna” provine din termenul grecesc pentru „a cîrmui”, preluat în latină ca *gubernare*, „a cîrmui”, „a guverna”.

Capitolul 3

Navigaţia în Epoca bronzului

Asia de Sud-Vest este una dintre cele mai animate răscruci culturale şi comerciale din lume. Aici se intersectează rute terestre din Anatolia şi Caucaz, Asia Centrală şi de Sud, Peninsula Arabia şi Levant. Avînd deschidere la Golful Persic, Mesopotamia este legată prin rute maritime de ţinuturile care delimitează Oceanul Indian şi mările mărginaşe, de la Marea Roşie şi pînă la Golful Bengal. Tigrul şi Eufratul reprezintă, de asemenea, o legătură directă între golf şi inima Asiei de Sud-Vest. Deşi aceste cursuri de apă sînt mai capricioase decît maiestuosul Nil, ele erau artere vitale de comunicaţie prin care comerţul din Oceanul Indian a pătruns în Asia Mică, la nord, şi în Mediterana, la vest. Datorită acestor drumuri şi ape, locuitorii Mesopotamiei au dezvoltat unele elemente de rafinament al civilizaţiei precum scrisul şi urbanismul la sfîrşitul anilor 3000 î.e.n., cu cîteva secole înainte de naşterea Egiptului dinastic. Sumerienii şi statele care le-au urmat nu au atins niciodată continuitatea politică prin care s-au caracterizat egiptenii, însă mesopotamienii au fost pionieri ai dreptului maritim şi comercial, iar literatura lor cea mai veche, inclusiv povestea originilor regelui Sargon şi *Epopeea lui Ghilgameş*, are ecouri în mitologia greacă, scripturile iudeo-creştine şi musulmane şi basmele populare persane şi arabe de mai tîrziu. Aceste poveşti s-au răspîndit pe Eufrat către coasta Levantului, iar de acolo către restul Mediteranei. Şi mai vechi

erau legăturile Mesopotamiei cu Estul, prin Golful Persic către Bahrain, Oman, sudul Iranului şi frontiera maritimă a civilizaţiei Harappa (a Indului) din Pakistan şi India, care şi-a atins apogeul la sfîrşitul mileniului al III-lea î.e.n. Urmele acestui trafic pe arii extinse, realizat cu vase cu pînze construite din lemn sau din trestii legate între ele, sînt vagi, însă de netăgăduit.

Cu toate acestea, negustorii se ocupau mai ales de comercializarea mărfurilor cu valoare mare şi exotice, iar acest comerţ la mari distanţe destinat consumatorilor de lux nu a putut supravieţui schimbării inexplicabile a norocului oraşului Harappa în primele secole ale mileniului al II-lea î.e.n. Nu este de mirare că negustorii şi cîrmuitorii Mesopotamiei şi-au îndreptat atenţia către Mediterana, ceea ce poate explica într-o anumită măsură prosperitatea Cretei minoice cam în aceeaşi perioadă, cînd negustorii de pe această insulă făceau comerţ cu Grecia, cu Levantul şi cu Egiptul. La rîndul lor, cretanii şi-au lăsat amprenta asupra culturii miceniene din Grecia continentală, care i-a imitat şi în cele din urmă le-a urmat în calitate de cultură dominantă a lumii Mării Egee. Epoca micenianã a durat pînă cînd popoarele mării – numele dat unor migranţi nordici de origine incertă – au măturat aceste teritorii în drumul lor către Orientul Apropiat şi Egipt. Următoarele două secole nu s-au mai remarcat prin aceeaşi vitalitate ca Epoca bronzului, însă legăturile maritime au rezistat şi de-a lungul acestora putem reconstitui reafirmarea fenicienilor şi grecilor care a început în secolul al X-lea.

Între fluvii şi mare în mileniul al III-lea î.e.n.

Situată la extremitatea Golfului Persic, lung de 550 de mile, Mesopotamia a fost patria primilor oameni ştiutori de carte, sumerienii, care s-au stabilit în regiune în jurul anului 3200 î.e.n. Locuind în orăşele, pînă la sfîrşitul mileniului al IV-lea î.e.n. sumerienii erau probabil mai avansaţi din punct de vedere

tehnologic decît egiptenii în multe privinţe. Dacă Nilul este un fluviu între două deşerturi, Mesopotamia este, potrivit numelui său grecesc, „ţara dintre fluvii". Eufratul şi Tigrul sînt ape învolburate, alimentate de topirea zăpezilor de pe Munţii Taurus din Asia Mică şi Munţii Zagros din vestul Iranului şi tinzînd să provoace inundaţii devastatoare în zonele mai joase. La aproximativ 160 de kilometri de Golful Persic Eufratul şi Tigrul formează Shatt al-Arab, un braţ care separa oraşele din sudul extrem al Mesopotamiei antice de apele mării. Schimbările severe ale nivelurilor apei şi ale curenţilor făceau ca acestea să formeze meandre; unele oraşe care s-au aflat cîndva pe malurile lor sînt acum departe de acestea, în timp ce alte aşezări au fost măturate de viituri ca de un furtun de grădină la scară geologică. Primele eforturi de a exploata aceste ape pentru agricultură şi transport au dus la crearea a numeroase canale, evoluţie care a necesitat şi în acelaşi timp a alimentat tipare sofisticate de organizare socială. Acest lucru se reflectă în multe aspecte, de la legile care guvernau controlul, folosirea şi navigarea canalelor pînă la panteonul mesopotamian. Enki1, una dintre cele mai importante zeităţi sumeriene, este portretizat în timp ce inundă fluviile cu sămînţa sa dătătoare de viaţă şi folosind canalele pentru transport, în timp ce Ennugi2, unul dintre zeii care au conspirat pentru a trimite potopul împotriva oamenilor, era păzitorul canalelor.

Cele mai vechi dovezi privind corăbiile cu catarge3 provin din sudul Mesopotamiei şi Kuwait şi datează din mileniul al VI-lea î.e.n. Cu toate acestea, deşi condiţiile de mediu din Egipt încurajau folosirea pînzelor, acest lucru nu era valabil şi în Mesopotamia. Nu numai că Tigrul şi Eufratul sînt mai repezi decît Nilul, trecînd peste praguri şi bancuri de nisip, însă atît curenţii, cît şi vînturile predominante se îndreaptă dinspre nord spre sud, îngreunînd foarte mult călătoria în amonte. În consecinţă, mesopotamienii au dezvoltat vase care puteau fi folosite cel mai eficient pe un sistem fluvial ce favoriza navigaţia în aval. Bărcile erau un mijloc de transport esenţial, însă nu au ajuns niciodată la statutul de care s-au bucurat la egipteni. Barca mesopotamiană era un obiect

al acestei lumi şi al acestei vieţi, neajungînd niciodată să fie glorificată într-o asemenea măsură încît să servească drept vehicul al zeilor.

Cele mai vechi vase despre care există dovezi au fost nişte bărci uşoare construite din trestie sau din piei de animale, care erau mai puţin expuse riscului de a lovi fundul şi bancurile de nisip decît o barcă grea de lemn, care ar fi suferit mai puţine stricăciuni dacă s-ar fi întîmplat acest lucru şi care puteau fi remorcate cu uşurinţă în amonte odată ce marfa pe care o transportau era descărcată. Mesopotamienii foloseau şi plute de unică folosinţă care erau susţinute fie de piei de animale umflate, fie de vase de ceramică etanşe. Atunci cînd ajungeau la destinaţie, vasele puteau să fie descărcate, punţile din cherestea vîndute împreună cu marfa, iar flotoarele ori vîndute, ori transportate în amonte pentru a fi refolosite. Astfel de ambarcaţiuni simple au fost folosite pînă în secolul XX, cînd unul dintre cele mai comune vase de pe Tigru şi la arabii care locuiau în ţinuturile mlăştinoase de-a lungul braţului Shatt al-Arab era încă aşa-numita *quffa*[4], o barcă circulară confecţionată din trestii răsucite, asemănătoare unui coş imens întărit cu coaste de lemn şi uns cu un strat de bitum sau smoală. Aceste materiale pot părea fragile, însă o *quffa* putea transporta pînă la trei cai însoţiţi de îngrijitorii lor sau o încărcătură de cinci tone.

Şi dovezile realizărilor maritime ale mesopotamienilor sînt semnificativ diferite de cele ale egiptenilor. Deşi există foarte multe înscrisuri cu caracter economic, precum contracte şi comenzi sau chitanţe de plată pentru bunuri, peceţi ale negustorilor şi reprezentări vizuale, nu s-au descoperit decît nişte fragmente de bitum[5] folosite la izolarea cocilor. Există puţine machetre şi imagini ale unor vase şi poveşti coerente care descriu rolul vaselor şi al navigaţiei. Printre izvoarele care deschid o fereastră către viaţa maritimă a Mesopotamiei antice sînt legendele asociate cu naşterea lui Sargon în anii 2300 î.e.n. şi *Epopeea lui Ghilgameş*[6], erou semilegendar din mileniul al III-lea î.e.n. ale cărui isprăvi şi-au păstrat popularitatea în Orientul

Apropiat timp de peste 2.000 de ani, ecouri ale lor putînd fi întîlnite în poveştile lui Moise, Noe şi în povestea potopului din Biblia ebraică, în *Odiseea* lui Homer şi în cele *O mie şi una de nopţi*.

Pe listele regilor sumerieni se regăseşte un Ghilgameş care a domnit cîndva între 2800 şi 2500 î.e.n., însă cele mai vechi versiuni ale *Epopeii lui Ghilgameş* care s-au păstrat datează de la începutul mileniului al II-lea î.e.n. Povestea are două părţi principale, prima descriind prietenia şi aventurile lui Ghilgameş şi Enkidu, iar a doua potopul. Unele versiuni ale poveştii s-au păstrat în limbile sumeriană, akkadiană, hurriană şi hitită, iar detaliile s-au schimbat în timp pentru a răspunde aşteptărilor şi experienţei publicului. Prima aventură a lui Ghilgameş şi Enkidu este uciderea lui Humbaba, paznicul pădurii. Potrivit versiunii sumeriene a poveştii, Humbaba trăia în Munţii Zagros, la est. În versiunile akkadiene care datează de peste aproximativ 1.000 de ani, cei doi s-au îndreptat spre vest, către pădurile de cedri ale Libanului şi coasta Mediteranei, schimbare corespunzînd orientărilor geografice diferite ale celor două culturi. În ambele versiuni, atunci cînd Enkidu moare, Ghilgameş, pătruns de frica propriei mortalităţi, pleacă să-i ceară sfatul lui Uta-napiştim, un om care a supravieţuit unui potop trimis de zei pentru a distruge omenirea şi a fost răsplătit cu darul nemuririi.

Pentru a ajunge la Uta-napiştim, pe Insula Dilmun, Ghilgameş trebuie să facă un drum cu luntraşul, pentru care taie 120 de prăjini unse cu un strat de bitum. (Vasele de pe canale erau propulsate cu ajutorul ghionderelor şi s-au păstrat comenzi de prăjini de lemn de pînă la şase metri lungime.) Ei călătoresc trei zile pînă cînd ajung în apele morţii, nu foarte adînci, şi, traversîndu-le, Ghilgameş rupe toate prăjinile. „Apoi Ghilgameş îşi scoase straiele şi drept pînză/ ţinu pielea de animal pe care o purtase,/ astfel bărcuţa intrînd pe ape”[7] – un mijloc de propulsie nu cu mult diferit de windsurfing, sport inventat 4.000 de ani mai tîrziu. Aflînd că Ghilgameş vrea să ştie dacă şi el trebuie să moară, precum Enkidu, Uta-napiştim îi oferă o explicaţie a

mortalităţii oamenilor care sună precum interpretarea Ecclesiastului de către un contabil: „Clădim noi oare case pentru veci? Pecetluim noi oare învoieli care să lege pe vecie? Fraţii îşi împart oare, pentru vecie, bunurile? Veşnică e oare ura între oameni?... De la începutul veacului nimic nu mai este veşnic!”[8]. Apoi îi spune lui Ghilgameş cum a dobîndit nemurirea într-o poveste care o anticipează pe aceea a lui Noe şi a arcei sale.

Într-o zi, zeii au decis să distrugă oraşul Shuruppak de pe Eufrat, unul dintre cele cinci oraşe despre care mesopotamienii antici credeau că datau de dinaintea potopului. Enki (akkadianul Ea), un zeu al înţelepciunii foarte binevoitor cu oamenii, i-a spus lui Uta-napiştim să construiască o barcă suficient de mare pentru a încăpea pe ea cîte un exemplar din fiecare vietate. Vasul era gigantic, la fel de lat pe cît era de lung (ca un fel de *quffa* enormă), cu şase sau şapte punţi. Uta-napiştim a impermeabilizat coca pe dinăuntru şi pe dinafară cu un amestec de ulei, smoală şi bitum. Din cauza dimensiunii sale excesive, vasul a trebuit să fie lansat la apă cu ajutorul unor butuci de lemn, metodă care sugerează o cocă cu fundul plat. După o furtună care a durat şapte zile, apele au acoperit pămîntul, însă corabia s-a oprit pe Muntele Nimush. O săptămînă mai tîrziu, Uta-napiştim a trimis pe rînd un porumbel, o rîndunică şi un corb să vadă dacă s-au retras apele. Primele două păsări s-au întors pe corabie, însă nu şi ultima, ceea ce însemna că găsise pămînt uscat de unde se retrăgeau apele. După ce au adus jertfă, Uta-napiştim şi soţia sa au părăsit vasul şi au fost răsplătiţi cu nemurirea pe Dilmun, care probabil se referă la Insula Bahrain.

Dilmunul figurează şi în documentele economice de la începuturile Mesopotamiei. Golful Persic fusese un canal pentru comerţul cu metale, lemn, piatră şi alte mărfuri din ţinuturile de pe ţărmurile Oceanului Indian încă din mileniul al V-lea î.e.n., însă pînă în jurul anului 2900 î.e.n. se pare că sumerienii stabiliseră mai multe contacte şi aveau mai multă influenţă asupra Anatoliei, Levantului şi Egiptului. Astfel, faptul că ei identificau un loc al nemuririi undeva în Golful Persic poate

reflecta o deplasare a atenţiei mesopotamienilor în mileniul al III-lea î.e.n. Aflîndu-se la mijlocul distanţei dintre extremitatea Golfului Persic şi Strîmtoarea Hormuz şi presărat cu aproximativ 100.000 de gorgane, precum şi cu ruinele unui oraş destul de mare, Bahrainul avea din belşug peşte, curmale şi apă dulce. În aridul Golf Persic, apa va fi fost un catalizator al comerţului pe distanţe mari la fel de important cum este astăzi petrolul. Resursele naturale ale Dilmunului erau destul de însemnate, însă importanţa sa pe atunci depindea de capacitatea negustorilor săi de a profita de poziţia lor geografică şi de a deveni mediatori indispensabili în comerţul dintre două regiuni mai bogate. Negustorii din Dilmun au avut rolul de intermediari în comerţul exterior al Mesopotamiei. Un rege „a tocmit corăbii din Dilmun ca să aducă cherestea din alte ţinuturi”[9] pentru a construi temple; există numeroase chitanţe pentru cuprul transportat de negustori din Dilmun; iar în templele din Ur au fost descoperite miniaturi votive ale unor astfel de vase.

Cea mai cunoscută referire la comerţul de peste mări al Mesopotamiei descrie cum fondatorul Dinastiei Akkadiene, Sargon, i-a învins pe vecinii săi, transformîndu-şi oraşul într-un centru al comerţului interregional în jurul anului 2300 î.e.n.: „Corăbii în Meluhha, Magan şi Dilmun se grăbeau spre docul de la Akkad”[10]. Capitala lui Sargon nu a fost localizată, însă Akkadul se afla probabil în vecinătatea actualului Bagdad, la aproximativ 500 de kilometri de Golful Persic. Magan se referă la ţinuturile din sudul Golfului Persic, iar Meluhha la civilizaţia de pe valea Indului. Potrivit tradiţiei, Sargon s-a născut în podişul de pe cursul superior al Eufratului, avînd origini modeste, însă o copilărie miraculoasă, nu cu mult diferită de cea a lui Moise 800 de ani mai tîrziu: „Mama mea, *entum*, m-a zămislit, m-a purtat în pîntec în taină;/ M-a pus într-un coş de papură, mi-a pecetluit «uşa» [capacul] cu bitum; m-a zvîrlit în rîu, iar apele nu m-au înghiţit;/ Rîul m-a purtat pînă la Aqqi, unde se strîng apele”[11]. În timpul domniei sale de o jumătate de secol, Sargon a continuat politica de expansiune începută cu înfrîngerea predecesorului

său, care unificase sudul Mesopotamiei şi lărgise concepţia sumerienilor despre lume „deschizînd drumul” negustorilor pentru a călători în siguranţă de la Golful Persic pînă la Mediterana, sau „de la Marea de Jos, pe Tigru şi Eufrat, pînă la Marea de Sus”[12]. Deocamdată, akkadienii se îndreptau însă hotărît spre est.

La est de Hormuz: comerţul oriental, 2500-1700 î.e.n.

Domnia lui Sargon a fost începutul unei perioade dinamice în istoria relaţiilor internaţionale ale Mesopotamiei. Meluhha, primul loc menţionat în inscripţia lui Sargon, era cea mai îndepărtată zonă din sfera contactelor internaţionale ale Mesopotamiei şi cuprindea coastele actualului Pakistan şi nord-vestul Indiei. (Distanţa de la capătul Golfului Persic pînă la gurile Indului este de 1.150 de mile marine.) Astfel, acesta includea porturile maritime ale civilizaţiei Harappa (a Indului), ale cărei centre principale erau Mohenjo Daro, la aproximativ 225 de kilometri în amonte pe Ind, şi Harappa, la vreo 640 de kilometri nord-est de Mohenjo Daro. Civilizaţia Indului a înflorit între 2500 şi 1700 î.e.n. şi s-a răspîndit în anumite părţi din actualele teritorii ale Pakistanului, Iranului şi Afganistanului şi în nord-vestul Indiei, ajungînd în sud pînă în Gujarat, o suprafaţă mult mai mare decît oricare dintre statele anterioare ale Mesopotamiei sau decît Egiptul înainte de Dinastia a XVIII-a. Ruinele societăţii Harappa dovedesc un grad înalt de sofisticare şi organizare, cu vaste zone urbane împărţite în cartiere aparent în funcţie de ocupaţie. Reţelele comerciale ale civilizaţiei Harappa ajungeau pe uscat pînă în Asia Centrală şi spre vest pînă în Persia, iar pe mare pînă în Golful Persic.

Deşi în civilizaţia Indului era răspîndită ştiinţa de carte,

sistemul său de scriere nu a fost descifrat şi nu s-au păstrat nume de persoane. *Meluhha* este un cuvînt din akkadiana veche care era folosit ca nume de persoană şi ca toponim, iar o inscripţie de la sfîrşitul mileniului al III-lea î.e.n. menţionează un sat al meluhhanilor[13] lîngă oraşul mesopotamian Lagaş. Alte texte fac referire la lemnul importat din Harappa, însă cele mai multe dovezi ale contactelor comerciale între regiuni provin din descoperirile arheologice. În jurul Golfului Persic s-au găsit sigilii ale unor negustori din Harappa, în timp ce pe valea Indului s-au descoperit sigilii de origine mesopotamiană. Rutele comerciale ale civilizaţiei Harappa către Golful Persic au fost reconstituite şi în funcţie de distribuţia lazulitului şi carneolului, a produselor finite din cositor, cupru şi scoici marine, a vîrfurilor de săgeţi şi a bijuteriilor din calcedonie, jasp şi silex.

Coasta dintre Ind şi Golful Persic este în cea mai mare parte aridă şi inospitalieră, însă arheologii au identificat o serie de porturi ale civilizaţiei Harappa, printre care şi Sutkagen Dor, la aproximativ 270 de mile vest de Delta Indului. Altele au fost descoperite în jurul Peninsulei Kathiawar, în Gujarat, unde au fost întreprinse ample cercetări în portul antic Lothal[14], la aproximativ 500 de mile sud-est de Ind, datele rezultate reflectîndu-le pe cele ale civilizaţiei Indului ca întreg. Lothalul se află la aproximativ 80 de kilometri sud-vest de Ahmedabad şi la vreo zece kilometri de Golful Khambhat (Cambay), deşi probabil că marea era mai aproape în Antichitate. Printre descoperirile arheologice făcute aici se numără cea mai bogată colecţie de sigilii de pe valea Indului din afara zonei Mohenjo Daro şi Harappa, majoritatea fiind găsite printre ruinele unei clădiri despre care se crede că a fost un depozit[1*].

Aceasta este una dintre cele cîteva construcţii care au ajutat la identificarea Lothalului ca port maritim antic. Cea mai controversată dintre ele este un bazin trapezoidal izolat cu cărămidă arsă care măsoară 214 pe 36 de metri, cu o adîncime de 3,1 metri şi o poartă de ecluză la un capăt, pentru a regla nivelul apei. Potrivit unei teorii, bazinul avea rol de doc adăpostit

alimentat de un canal ce făcea legătura cu două rîuri aflate în apropiere. Unii au susţinut că rîurile antice nu l-ar fi putut umple. Alţii afirmă că, deşi un astfel de bazin ar fi oferit adăpost împotriva musonului care bate dinspre sud spre vest, costul unei construcţii atît de elaborate ar fi fost greu de justificat pe baza veniturilor din comerţ. Mai mult decît atît, aceasta nu ar fi în concordanţă cu ceea ce se ştie despre tradiţiile de navigaţie ale regiunii şi, chiar şi astăzi, mulţi pescari şi marinari din India şi Pakistan îşi trag vasele pe mal fără a se folosi de pontoane, cheiuri sau alte structuri construite de mîna omului. Scrierile mesopotamiene fac referiri frecvente la docuri, începînd cu „docul din Akkad”[15] al lui Sargon, însă cea mai veche structură identificată cu certitudine ca servind acestui scop este datată cu un mileniu mai tîrziu. Totuşi, Lothalul era în mod cert un centru al comerţului intraregional, iar oricare ar fi fost adevărata lor funcţie, construcţiile de aici reprezintă o investiţie importantă de timp şi resurse care face dovada prosperităţii regiunii.

Construcţia de vase în Golful Persic: „Barca Magan”

Maganul, al doilea loc pomenit în inscripţia lui Sargon, se referă la ţinuturile de pe fiecare parte a Strîmtorii Hormuz – sudul Iranului şi estul Omanului –, la intrarea în Golful Persic, pe care sursele mesopotamiene îl numesc uneori „Marea Magan”. Regiunea era o sursă de lemn, diorit şi cupru. Unele texte vorbesc despre „arama de Dilmun”, însă, fiindcă nu există cupru nici în Bahrain şi nici în nord-estul Arabiei, atribuirea se datorează probabil faptului că vasele care plecau din Dilmun sau care făceau acolo escală transportau cupru din Oman. Importanţa strategică a Maganului pentru conducătorii Mesopotamiei este confirmată de referirile la două campanii militare conduse de succesorii imediaţi ai lui Sargon, dintre care unul a construit o flotă pentru a o trimite împotriva unei coaliţii formate din 32 de oraşe din Magan. Aceasta este una dintre primele menţionări ale

unei flote construite în scopuri strict militare.

Semnificaţia legăturii Magan-Oman nu a fost înţeleasă pe deplin pînă la seria de descoperiri arheologice din anii 1980 şi 1990 de la Ras al-Jinz, punctul cel mai estic al Omanului, la mai bine de 300 de mile sud-est de Strîmtoarea Hormuz. Într-un sit identificat ca şantier naval au fost scoase la lumină rămăşiţele a peste 300 de fragmente de vase antice care datau din anii 2500-2200 î.e.n. Acestea constau în mare parte din bucăţi de bitum conţinînd fragmente de mănunchiuri, parîme şi rogojini de trestie şi scînduri de lemn legate între ele peste care fusese aplicat stratul de bitum. Pe suprafaţa exterioară netedă a multor astfel de fragmente s-au găsit scoici, ceea ce dovedeşte că au intrat în contact cu apa mării, unele dintre bucăţile reciclate de bitum conţinînd chiar scoici încastrate. Pe lîngă faptul că descoperirile de la Ras al-Jinz confirmă o parte dintre izvoarele scrise despre construirea unor ambarcaţiuni în regiune, acestea au dezvăluit detalii de construcţie care nu s-au păstrat nici în texte, nici în imagini[16]. Deosebit de interesante sînt modurile cum erau confecţionate şi asamblate mănunchiurile de trestie pentru a construi vase care să poată să susţină un greement şi să transporte încărcături. Cocile de la Ras al-Jinz erau construite din mănunchiuri de trestie cu un diametru de 4-12 centimetri. Odată asamblate, acestea erau acoperite fie cu rogojini de trestie, fie cu piei de animale unse cu un amestec conţinînd bitum. Această căptuşeală impermeabilă transforma pluta de trestie într-o cocă cu deplasament, nivela suprafaţa neregulată a mănunchiurilor de trestie şi permitea carenei să se deplaseze prin apă întîmpinînd mai puţină rezistenţă. Bitumul prelungea în acelaşi timp durata de viaţă a trestiei şi o proteja de moluştele (inclusiv *Teredo navalis*) şi algele care puteau fie să afecteze eficienţa cocii, fie chiar să o distrugă. Fiind un indicator natural al rezervelor subterane de petrol, bitumul se găseşte din abundenţă în fisurile de suprafaţă din jurul Golfului Persic şi era un ingredient standard în construcţiile navale din Mesopotamia. Prepararea amestecului cu bitum ridică probleme tehnice formidabile şi

aplicarea acestuia nu este la fel de simplă ca ungerea cocii cu smoală lichidă. Bitumul trebuie să se lipească de cocă atunci cînd aceasta este umedă; trebuie să fie suficient de flexibil pentru a nu se dezintegra atunci cînd coca se îndoaie pe o mare agitată, însă şi suficient de rezistent pentru a suporta impactul punerii repetate pe uscat; şi trebuie să fie relativ uşor. Faptul că fragmentele de la Ras al-Jinz au fost găsite în locul respectiv sugerează că erau stocate spre a fi topite şi reaplicate pe alt vas, proces mai puţin complicat decît prepararea unui nou amalgam de la început.

O listă scrisă în cuneiforme din secolul XXI î.e.n. descrie nişte operaţiuni complexe de construcţie a unor coci atît din trestie, cît şi din lemn, implicînd peste 1.500 de pini, palmieri şi arbuşti de tamariscă, opt tone de frînghie din fibră de palmier, 12.000 de mănunchiuri de trestie, ulei de peşte, „bitum pentru căptuşirea corăbiilor de tip Magan”[17], precum şi alte materiale. Aceste cifre nu indică exact ce era necesar pentru construcţia unui singur vas, însă o reproducere construită la Sur, în Oman, în 2005 oferă unele răspunsuri. Pornind de la detaliile de construcţie oferite de fragmentele de bitum şi de la studierea a 217 miniaturi de vase care s-au păstrat şi 186 de ilustraţii de pe peceţi sau sigilii din mileniul al III-lea î.e.n., nişte specialişti în arheologie experimentală au construit mai multe bărci de trestie, începînd cu o machetă la scara 1:20, un prototip lung de cinci metri, şi „Barca Magan”[18], cu o lungime de 12 metri. Aceasta avea o capacitate de aproximativ 30 de *gur*[19] (unitate de măsură standard pentru vasele mesopotamiene) sau 7,5 tone, probabil o dimensiune medie pentru vasele din lemn, deşi aproape de limita maximă pentru cocile din trestie. Vasele mari cel mai frecvent menţionate aveau aproximativ 60 de *gur*, iar cele mai încăpătoare corăbii de la sfîrşitul mileniului al III-lea măsurau 300 de *gur* sau aproximativ 90 de tone.

Lista materialelor pentru „Barca Magan” modernă a inclus aproape trei tone de trestie, 30 de kilometri de frînghie din fibră de curmal sau păr de capră (cel din urmă este extraordinar de rezistent şi mult mai uşor de manevrat), peste o tonă de cherestea

şi două tone de bitum amestecat cu trestii tocate. Lemnul a fost folosit pentru carlingă, coaste şi traversele orizontale care uneau copastiile, însă coca a fost întărită şi cu perechi de mănunchiuri de trestie dispuse asemenea unor coaste. Între bitum şi mănunchiurile de trestie era o rogojină împletită. Vasul era great cu un catarg bipod pe care era fixată o pînză pătrată prinsă de o singură vergă şi guvernat cu ajutorul a două cîrme laterale. Stratul impermeabil de bitum izolant a funcţionat conform aşteptărilor, însă era aproape imposibil ca apa să nu împroaşte peste copastii şi trestia s-a îmbibat cu vreo trei tone de apă, reducîndu-se astfel cantitatea de marfă şi provizii care putea fi transportată. Cu toate acestea, testele făcute pe mare au demonstrat că ambarcaţiunea era un velier redutabil, uşor de manevrat şi relativ rapid, atingînd viteze de cinci noduri sau mai mult pe o briză moderată. Cu vînturi favorabile, se putea ajunge de la capătul Golfului Persic pînă în Magan cam într-o săptămînă, în funcţie de numărul de escale, pe cînd la întoarcere, navigînd împotriva vînturilor din nord-vest, călătoria dura mai mult. Durata călătoriei către Harappa depindea de forţa vînturilor musonice.

Comerţul maritim pînă la sfîrşitul Imperiului Babilonian

Este greu de apreciat măsura în care incertitudinile comerţului maritim la mare distanţă afectau relaţiile dintre negustori şi instituţiile politice şi religioase – care se confundau adesea. O mare parte din comerţul Mesopotamiei era în mîinile unor negustori individuali, deşi templele erau puternic implicate în această activitate, iar complexurile de temple puteau funcţiona şi ca depozite. O colecţie de documente de la sfîrşitul mileniului al III-lea î.e.n. descrie tranzacţiile unui negustor, Lu-Enlilla[20], care a scos dintr-un templu mii de kilograme de lemn, cherestea şi peşte,

mai bine de 1.500 de litri de ulei de susan, veşminte şi piei de animale, pentru a le schimba pe cupru în Magan. Investitori privaţi puteau da bani cu împrumut fie cu o dobîndă fixă, minimizîndu-şi astfel atît riscul, cît şi profitul, fie cu intenţia de a primi o cotă-parte din profituri, asumîndu-şi deci un risc mai mare dacă negustorul avea pierderi. Mesopotamienii nu erau supuşi restricţiilor severe în privinţa dobînzii care au fost dictate mai tîrziu de legile evreieşti, creştine şi musulmane, iar templele şi persoanele particulare solicitau de obicei rate ale dobînzii[21] de 20-33%. Rolul negustorilor care nu depindeau de templu sau de stat poate explica de ce, atunci cînd s-a prăbuşit Dinastia Urului, la un sfert de secol după epoca lui Lu-Enlilla, comerţul din Golful Persic a continuat, deşi negustorii mesopotamieni par să fi fost înlocuiţi în mare parte de Dilmun.

Mesopotamia şi-a recuperat coeziunea politică în perioada Primei Dinastii a Babilonului, care a durat din secolul al XIX-lea pînă în secolul al XVII-lea î.e.n. În anii 1700 î.e.n., Hammurabi domnea peste cea mai mare parte din zona joasă a Mesopotamiei şi în vest pînă la oraşul comercial amorit Mari de pe cursul superior al Eufratului. (Amoriţii erau un popor care vorbea o limbă semitică şi a cărui răspîndire din Arabia în Siria şi Mesopotamia pe la sfîrşitul mileniului probabil a stimulat sau a fost stimulată de o relansare a comerţului între est şi vest, atît pe uscat, cît şi pe Eufrat.) Hammurabi este cunoscut pentru codul său de legi, cel mai cuprinzător care s-a păstrat din Mesopotamia antică. Promulgate spre sfîrşitul domniei sale, multe dintre legi au un impact direct asupra relaţiilor negustorilor şi a ratelor dobînzilor, iar şapte se referă direct la transport. Trei specifică ratele dobînzilor pentru navlosirea unor vase de pînă la cel mult 60 de *gur*. Altele reglementează costul construirii unei corabii de 60 de *gur* – doi shekeli – şi oferă o garanţie de un an pentru bărci[2*]. Plata marinarilor era stabilită la şase *gur* de cereale pe an, însă ei erau răspunzători pentru orice daune produse din cauza neglijenţei lor. Legea mai include şi unul dintre puţinele exemple din acea perioadă de „separare a traficului”, care în

acest caz îi cere căpitanului unui vas care se deplasează în aval[22] să evite vasele care merg împotriva curentului, făcîndu-l răspunzător de orice daune care ar fi rezultat din cauza neglijenţei sale[3*]. Din acest moment se poate urmări evoluţia dreptului comercial şi a drepturilor şi responsabilităţilor ofiţerilor şi ale echipajului, însă puţine reguli de navigaţie au avut putere de lege pînă la apariţia navigaţiei cu abur, în secolul al XIX-lea.

Cultura sumero-akkadiană s-a răspîndit destul de uniform pe teritoriul Mesopotamiei, însă unificarea politică a fost greu de realizat şi chiar şi mai greu de menţinut, pînă şi succesul lui Hammurabi fiind de scurtă durată. Sfîrşitul Imperiului Babilonian a debutat în timpul domniei fiului şi succesorului său, cînd oraşele din sudul Sumerului au început să-şi reafirme independenţa. Situaţia politică a continuat să se deterioreze timp de un secol (coincizînd cu stăpînirea hicsoşilor în Egipt) şi în 1595 î.e.n. o invazie a hitiţilor din centrul Anatoliei i-a copleşit pe babilonieni. Nordul a fost încorporat în regatul Mitanni, ale cărui origini erau în Iran, în timp ce sudul Mesopotamiei a căzut în mîinile obscurei Dinastii a Ţinutului Mării. Simultan, şi civilizaţia Indului a intrat în declin şi tulburările de la ambele capete ale rutei au întrerupt pentru 1.000 de ani comerţul maritim pe distanţe mari dintre Pakistan, India şi Golful Persic.

De la Minos la Micene, 2000-1100 î.e.n.

Ca şi cînd ar fi fost menit să anunţe reorientarea comerţului mesopotamian către Mediterana, ultimul text care menţionează „arama de Dilmun”, din 1745 î.e.n., este în acelaşi timp şi primul care menţionează cuprul cipriot: „12 mine [360 de kilograme] de aramă rafinată de Alashiya [Cipru] şi de Dilmun”[23]. În Antichitate, Insula Cipru a fost un producător important de cupru (numele său modern vine de la cuvîntul grecesc pentru cupru),

care este unul din cele două elemente principale – celălalt fiind staniul – din care este alcătuit bronzul, aliajul cel mai rezistent din Orientul Apropiat antic, unde Epoca bronzului a durat cam din 3000 pînă în 1000 î.e.n. Cea mai mare parte a cuprului cipriot pătrundea probabil în Levant prin porturile Byblos şi Ugarit, de unde negustorii îl transportau pe uscat către Eufrat şi în aval pînă în Mesopotamia.

Byblosul, unul dintre cele mai vechi oraşe locuite din lume şi principalul port levantin de la începutul Epocii bronzului, se află la aproximativ 40 de kilometri nord de Beirut. Aici s-au descoperit mai multe sculpturi egiptene în piatră, inclusiv statui, basoreliefuri şi alte piese, decît în oricare alt loc din Orientul Apropiat. Numărul extrem de mare de scrisori din Byblos descoperite în corespondenţa diplomatică egipteană de la Amarna surprinde legăturile strînse şi durabile dintre Egipt şi această poartă maritimă către Orientul Apropiat, mai ales în anii 1300 î.e.n. Şi totuşi, dovezile arheologice arată că la acea vreme marinarii din Byblos făceau comerţ cu Egiptul de 2.000 de ani. Prosperitatea Byblosului a depins mult timp de cea a Egiptului, iar cînd nişte pionieri mesopotamieni sau egipteni au deschis o rută terestră prin Canaan, este posibil ca portul să fi fost abandonat pentru scurtă vreme. Datorită pădurilor bogate din interiorul ţării şi nevoii de lemn a Egiptului, Byblosul s-a reafirmat ca important centru comercial la începutul mileniului al III-lea î.e.n. şi probabil că a fost portul prin care a trecut primul transport de cedru în drum spre Egipt, în timpul domniei lui Snefru, în anii 2600 î.e.n. Cinci secole mai tîrziu, portul a fost grav afectat de sfîrşitul Regatului Vechi al Egiptului, dar s-a redresat în mileniul al II-lea î.e.n. Mai tîrziu a fost un importator important de papirus egiptean, iar grecii au preluat numele portului Byblos pentru „papirus”, „carte” şi, în cele din urmă, pentru Biblie.

În jurul anului 1600 î.e.n., Byblosul a început să facă comerţ cu state din vest, mai ales cu Ciprul şi Creta, cele mai mari insule mediteraneene de la est de Sicilia. Schimburile culturale şi materiale dintre Levant şi Creta au contribuit la modelarea

culturii minoice, a cărei perioadă de înflorire este cuprinsă între sfîrşitul mileniului al III-lea şi secolul al XV-lea î.e.n. şi care şi-a pus amprenta asupra micenienilor din Grecia continentală. Numită după regele mitic Minos, civilizaţia Cretei antice s-a bucurat de apreciere începînd cu secolul al V-lea î.e.n., cînd atît Herodot, cît şi Tucidide l-au descris pe Minos ca pe un cuceritor al sudului Egeei. Tucidide notează că „Minos, cel mai vechi dintre aceia despre care ştim [cîte ceva], din auzite, şi-a pregătit o flotă, a pus stăpînire pe o foarte mare întindere din marea numită acum «Elenică», a exercitat domnia asupra Cicladelor… Şi, cum era şi firesc, Minos curăţa marea de piraţi pe cît putea, pentru ca veniturile să-i crească şi mai mult”[24].

Această teorie a unei talasocraţii minoice – literal, „imperiu al mării” – s-a dovedit a fi foarte puternică, mai ales dacă ne gîndim că Minos este un personaj mitic, şi nu unul istoric, că perioada celei mai marcante influenţe a culturii minoice a luat sfîrşit cu mai bine de 1.000 de ani înaintea lui Herodot şi Tucidide şi că tradiţiile pe care le păstrează aceşti istorici sînt mai degrabă orale decît scrise. Nu există nici o îndoială că locuitorii Cretei navigau către ţărmurile din estul Mediteranei încă din mileniul al III-lea î.e.n. Cu toate acestea, imaginile legate de colonizarea Mării Egee de către cretani şi încercările acestora de a curăţa marea de piraţi sînt tributare interpretării lui Tucidide, ce reflectă preocuparea atenienilor de a eradica pirateria şi alte ameninţări la adresa comerţului lor prin construirea celei mai puternice flote din estul Mediteranei. Receptarea actuală a ideilor lui este influenţată de noţiunile moderne de *putere maritimă* şi *hegemonie maritimă*, aşa cum au fost formulate de strategi precum Alfred Thayer Mahan, care a promovat dezvoltarea unor flote după tiparul omniprezentei şi omnipotentei Marine Regale Britanice la sfîrşitul secolului al XIX-lea, cînd Imperiul Britanic era la apogeu. Descoperirile arheologice au arătat că afirmaţia lui Tucidide conform căreia cretanii ar fi colonizat Cicladele a fost în cel mai bun caz exagerată. Opinia predominantă este că nişte migratori din Neolitic[25] care se deplasau spre vest din Anatolia s-au stabilit

în insule şi în Pelopones, aducînd cu ei noi tehnici agricole şi noi culturi, inclusiv măslinele şi viţa-de-vie. Deşi contactul dintre Creta şi Ciclade este uşor de observat, nu prea există dovezi ale unei stăpîniri minoice nemijlocite în arhipelag.

Cretanii nu şi-au exercitat dominaţia nici în alte locuri din Mediterana, unde marinarii lor constituiau doar unul dintre numeroasele grupuri de comercianţi. La apogeul puterii şi influenţei sale, civilizaţia minoică făcea comerţ în nord cu insulele din Marea Egee, în vest cu Grecia continentală, Sicilia şi Sardinia, în est cu Ciprul, Asia Mică şi Levantul, iar în sud cu Libia şi Egiptul. Egiptenii din vremea lui Snefru achiziţionau obiecte de ceramică cretane prin schimburi comerciale cu negustori minoici, prin intermediari sau prin ambele metode. Tăbliţele din nişte arhive din secolul al XVIII-lea î.e.n. descoperite la Mari[26] descriu negustori din Creta şi Caria (în vestul Asiei Mici) primind un transport de staniu cu ajutorul unui tălmaci din Ugarit, iar sigilii cilindrice babiloniene din aceeaşi perioadă au fost descoperite în Creta, unde au ajuns probabil prin Mari, Ugarit şi Cipru. În această perioadă, cultura materială minoică se apropia de apogeu, remarcîndu-se prin palate, vile şi oraşe frumoase şi complexe la Cnossos, Phaistos şi în peste 20 de alte locuri. Este greu de spus dacă toate se aflau sub conducerea unui singur suzeran cretan. Pentru unii, lipsa fortificaţiilor sugerează că populaţia Cretei minoice se baza pe flote pentru a se apăra de invadatorii străini. Cu toate acestea, într-o perioadă în care nimic nu dovedeşte că ar fi existat vreo putere maritimă capabilă să iniţieze o invazie pe mare împotriva unei ţinte atît de îndepărtate precum Creta, marea ar fi fost un obstacol chiar şi fără o flotă.

Vestigiile arheologice şi dovezile scrise ale civilizaţiei minoice nu oferă prea multe informaţii despre corăbiile din epoca minoică. Principala sursă de informaţii o constituie o serie de picturi murale[27] excavate în oraşul Akrotiri de pe Insula Thira din arhipelagul Cicladelor, la aproximativ 70 de mile nord de Creta. În 1628 î.e.n., insula a fost distrusă de o erupţie vulcanică considerată de seismologi una dintre cele mai puternice din

ultimii 10.000 de ani, iar o mare parte a oraşului Akrotiri a fost conservată sub straturi de piatră ponce şi cenuşă de pînă la 25 de metri grosime. Spre deosebire de locuitorii mai cunoscutului Pompeii din sudul Italiei, care au fost asfixiaţi de cenuşa muntelui Vezuviu în anul 79 e.n., populaţia din Akrotiri a fost avertizată din timp în privinţa activităţii vulcanului şi în cele 30 de clădiri excavate pînă acum nu s-au găsit deloc oseminte şi foarte puţine obiecte personale, ceea ce indică faptul că locuitorii au părăsit insula înainte de erupţie.

Într-o încăpere de la etajul al doilea al unei clădiri cunoscute sub numele „Casa Vestică" se află două picturi murale executate cu mare măiestrie. Una dintre ele redă o procesiune de şapte vase mari şi patru mai mici, participînd la ceea ce pare o serbare cultică şi deplasîndu-se între două oraşe, în care sînt adunate mulţimi de oameni. Corăbiile au coci lungi şi graţioase, cu etrave elansate, cu un unghi de aproape 45 de grade faţă de apă, mai înalte decît catargele corăbiilor. Velierele au un singur catarg la mijlocul navei, iar unul are o pînză pătrată prinsă cu o vergă şi un ghiu; toate sînt guvernate cu cîte o pereche de cîrme laterale fixate spre pupă. În corabia împodobită cel mai opulent, opt persoane stau sub un baldachin, iar nişte ghirlande sînt agăţate de la provă, peste vîrful catargului, pînă la pupă. Această corabie şi alte cîteva au pînzele strînse. A doua pictură, în stare precară, înfăţişează nişte vase asemănătoare cu vîsle şi cu un lăncier stînd în picioare la provă, navigînd pe o mare înconjurată de cadavre despuiate. Deloc surprinzător, unii au interpretat pictura ca pe o scenă de luptă, reprezentînd, poate, respingerea unui atac-surpriză asupra locuitorilor insulei, dintre care mulţi sînt redaţi văzîndu-şi de treburile lor în fundal. Alţii văd aici un rit al fertilităţii implicînd sacrificii umane ca parte a reiterării morţii prin înecare a unei zeităţi a agriculturii pentru a asigura creşterea plantelor, interpretare sprijinită de comparaţii cu alte aspecte ale vieţii minoice.

Cîndva, declinul civilizaţiei minoice a fost legat direct de erupţia vulcanului de pe Thira, însă societatea minoică a

supravieţuit încă două secole. Sfîrşitul său a fost cauzat de micenieni, care preluaseră de la civilizaţia minoică scrierea şi o mulţime de alte rafinamente culturale. Micenienii şi-au luat numele de la oraşul peloponesiac Micene, preamărit de Homer ca reşedinţă a lui Agamemnon, conducătorul armatelor greceşti care au asediat Troia, din nord-vestul Turciei, timp de zece ani. Multă vreme s-a crezut că atît Micene, cît şi Troia erau nişte născociri ale lui Homer, pînă cînd Heinrich Schliemann a excavat siturile, în secolul al XIX-lea. Deşi a identificat bogatul depozit secret de podoabe şi arme pe care le-a găsit la Micene ca aparţinîndu-i lui Agamemnon, acestea datează din secolul al XV-lea î.e.n., de pe la începutul ocupaţiei miceniene a oraşului minoic Cnossos, însă cu trei secole înaintea perioadei în care se crede că ar fi avut loc Războiul Troian (1183 î.e.n.). Micenienii au stabilit o reţea comercială care cuprindea Marea Egee, coastele Asiei Mici, Ciprul, Levantul şi Egiptul. Această reţea avea să supravieţuiască pînă în perioada de distrugere şi declin asociată cu popoarele mării în secolul al XII-lea î.e.n. Comerţul şi schimburile regionale au intrat într-un declin rapid în această perioadă întunecată, însă legăturile la mare distanţă stabilite şi menţinute de civilizaţia minoică şi de micenieni, printre alţii, deşi limitate, au supravieţuit pînă la revigorarea lor în secolul al VIII-lea î.e.n.

Deşi imaginile miceniene sînt adeseori necizelate în comparaţie cu cele ale predecesorilor aparţinînd civilizaţiei minoice, există numeroase picturi care înfăţişează nave. Confirmînd reputaţia de războinici a micenienilor, multe vase sînt decorate cu galere cu vîsle, avînd soldaţi înarmaţi pe puntea superioară. Aceste galere au un singur catarg, care susţine o pînză pătrată, cu toate că, de obicei, vîslaşii şi pînzele nu sînt reprezentaţi în aceeaşi imagine, deoarece cele două mijloace de propulsie erau folosite rareori împreună. Cocile miceniene sînt în general mai degrabă alungite decît curbate, iar pînzele nu au ghiu, spre deosebire de cele reproduse la Akrotiri. În pofida înclinaţiei micenienilor de a-şi elogia priceperile militare, descoperirile arheologice atrag atenţia asupra unor îndeletniciri

mai paşnice pe mare.

Două epave impresionante scot la lumină multe informaţii privind bogăţia şi varietatea comerţului pe mare al micenienilor şi al contemporanilor lor levantini. Datînd din jurul anului 1315 î.e.n., epava de la Uluburun[28] este cea mai spectaculoasă corabie naufragiată din Epoca bronzului descoperită pînă acum – deşi mai apreciată pentru încărcătură decît pentru informaţiile pe care le oferă despre construcţia de vase în epoca antică. O parte a vasului s-a conservat sub încărcătură – un fragment al chilei, bucăţi din bordajul de scînduri îmbinate şi dintr-un sparge-val de răchită –, însă nu suficient pentru a putea estima dimensiunile corabiei. Situl a fost identificat în anii 1980 de un pescuitor de bureţi-de-mare turc, care a găsit din întîmplare o grămadă de lingouri de cupru aflate la o adîncime de mai bine de 40 de metri în largul promontoriului Uluburun, lîngă oraşul Kaş. Corabia transporta probabil aproximativ 15 tone de încărcătură, alături de balast de piatră şi 24 de ancore de piatră cîntărind în total patru tone. Cea mai mare parte din încărcătura rămasă consta din aproximativ zece tone de lingouri de cupru din Cipru şi o tonă de cositor. Prin această descoperire, numărul de lingouri de cupru din Epoca bronzului găsite în Orientul Apropiat a crescut de peste două ori. Cantitatea găsită este de aproape 30 de ori mai mare decît cea menţionată în prima comandă de cupru cipriot cunoscută, datată cu patru secole înainte de scufundarea corabiei. Printre obiecte se numărau şi produse miceniene şi cipriote, însă majoritatea proveneau din Orientul Apropiat: o tăbliţă din fildeş, o cupă de aur, o cupă din faianţă în formă de cap de berbec şi multe bijuterii. Printre bunurile neprelucrate se numărau bucăţi de sticlă (colorate cu cobalt, probabil din Levant), buşteni de abanos şi cedru, coarne de hipopotam şi fildeşi de elefant nefinisate, ouă de struţ, chihlimbar de la Marea Baltică şi amfore care conţineau ingrediente pentru tămîie şi pigmenţi. Provenienţa echipamentului de pe corabie şi lucrurilor personale ale marinarilor şi negustorilor – unelte, arme, greutăţi pentru talere şi sigilii cilindrice – sugerează că vasul pleca din Levant cu

destinaţia Creta sau Grecia continentală.

Aproximativ un secol mai tîrziu, un alt vas comercial mic s-a scufundat la est de Uluburun, în largul capului Gelidonya, un loc în care curenţii puternici şi imprevizibili formează vîrtejuri printre stînci ascuţite, pe jumătate acoperite de apă, descrise în Antichitate ca „funeste pentru corăbieri”[29]. Descoperită în anii 1950, corabia de la capul Gelidonya[30] a fost excavată prima, prin adaptarea tehnicilor arheologice de pe uscat la un sit subacvatic, un progres remarcabil în investigarea siturilor aflate sub apă. Fără o abordare riguroasă şi metodică în identificarea şi curăţarea rămăşiţelor corăbiilor şi ale încărcăturilor acestora, în mod inevitabil scufundătorii neglijează, pierd sau pur şi simplu distrug indicii esenţiale pentru o mai bună înţelegere a naturii şi desfăşurării culturii, comerţului şi războiului maritim. S-a păstrat puţin din coca vasului de la capul Gelidonya, însă probabil că vasul avea o lungime de opt-zece metri. Încărcătura consta din cel puţin o tonă de bronz şi cositor neprelucrat, precum şi din unelte din bronz pentru fermieri, arme şi obiecte de uz casnic. Multe dintre acestea erau sparte sau rupte şi se poate să fi fost doar fragmente care urmau să fie reciclate – în sit au fost descoperite şi mai multe tipuri de unelte pentru prelucrarea metalului. Printre obiectele care probabil aparţineau proprietarului-negustor al corabiei se numărau amulete, greutăţi pentru talere de balanţă şi un sigiliu cilindric din hematit frumos gravat. Ca şi corabia de la Uluburun, vasul probabil că naviga de-a lungul coastei Anatoliei, în drum spre Marea Egee. E posibil ca ultimul port în care s-a făcut escală să fi fost Cipru, la aproximativ 150 de mile sud-est, un centru important pentru producţia şi distribuţia bronzului în Antichitate.

Volumul şi diversitatea bunurilor asociate cu corabia de la Uluburun şi cu cea de la capul Gelidonya fac improbabilă ipoteza ca vreuna dintre ele să fie destinată în mod special unui port sau unui negustor, deşi este posibil ca măcar unele dintre bunurile de lux de pe corabia de la Uluburun să fi fost trimise de către un conducător altuia, fie ca bir, fie ca parte a unei relaţii comerciale.

Deşi există numeroase referinţe antice la transporturi întreprinse şi primite pe baza unor comenzi ferme, cum ar fi cazul cedrului pentru faraonii egipteni, probabil că aceste corăbii ar trebui considerate pieţe plutitoare, care cutreierau mările dintr-un port în altul.

Popoarele mării şi războiul maritim, 1200-1100 î.e.n.

Naufragiul corăbiilor de la capul Gelidonya a avut loc în preajma începutului evului întunecat al Greciei, o perioadă de transformări majore în tot estul Mediteranei. Egiptenii au pus aceste transformări pe seama invadatorilor pe care îi numeau popoarele mării, un amestec de mai multe triburi şi grupuri cu origini incerte care au măturat regiunea în secolele al XII-lea şi al XIII-lea î.e.n., fugind din calea migraţiei pe uscat a unui popor care avea unelte şi arme de fier şi care se deplasa la sud de Balcani şi de regiunea Mării Negre. Pînă cînd forţa lor s-a diminuat, peisajul politic de la est de Marea Mediterană se schimbase iremediabil. În Grecia, oraşele Pylos şi Micene au fost jefuite, iar rîndurile popoarelor mării au fost probabil îngroşate cu micenieni, care fugeau din calea lor sau le urmau. Imperiul hitit din Anatolia, care nu avea ieşire la mare, a fost răsturnat şi nenumărate alte state mai mici au fost lovite de foamete sau război civil. Dintre puterile importante din regiune rămăsese doar Egiptul, deşi puterea faraonului nu se mai întindea pînă în Canaan şi Siria, iar influenţa sa asupra porturilor levantine era diminuată drastic faţă de perioadele anterioare.

Singurele surse de informaţie contemporane în privinţa originilor popoarelor mării sînt egiptene, iar acestea vorbesc despre nouă „ţări” sau grupuri distincte. Prima mărturie despre ele apare în relatarea înfrîngerii de către Egipt, în jurul anului

1218 î.e.n., a unei invazii libiene iniţiate de „nordici care veneau din toate ţinuturile” şi din „ţările mărilor”[31], cinci fiind asociate cu teritorii din sud-vestul Anatoliei, Marea Egee şi Grecia continentală. 40 de ani mai tîrziu, Ramses al III-lea a oprit o invazie din nord-est iniţiată de o parte a aceloraşi grupuri. Graţie unei relatări a acestei ultime confruntări dintr-un templu din Medinet Habu (Teba), popoarele mării au fost considerate principalele responsabile pentru instalarea epocii întunecate care a pus stăpînire pe regiune pînă în secolul al VIII-lea, însă migraţia lor era probabil atît un simptom, cît şi o cauză a tulburărilor economice, politice şi demografice extinse din acea perioadă.

Consecinţele regionale profunde ale acestei transformări pot fi apreciate uşor din informaţiile rămase despre supravieţuirea şi colapsul imperiului, însă ne putem face o imagine mai intimă asupra tulburărilor din ultimele zile ale unui mic stat de coastă dintr-o arhivă care conţine scrisori scrise pe tăbliţe de argilă ce au ars în flăcările oraşului Ugarit. Situat în zona disputatei frontiere dintre imperii rivale, la aproximativ 90 de mile spre nord de Byblos, Ugarit se afla sub dominaţia hitiţilor în secolul al XIV-lea î.e.n., însă prosperitatea sa era în mare măsură rezultatul rolului de mediator în comerţul dintre Egipt, Cipru şi Marea Egee. Ca urmare a înmulţirii pericolelor la începutul secolului al XII-lea î.e.n., oraşul Ugarit a primit ordin să furnizeze trupe pentru apărarea hitiţilor care luptau în vestul Anatoliei şi a fortăreţei hitite Karkemiş de pe Eufrat, aflată la aproximativ 200 de kilometri de Marea Mediterană. Avînd o populaţie de aproape 35.000 de locuitori şi o economie orientată spre agricultură şi comerţ mai degrabă decît spre război, orice mobilizare de trupe însemna o scădere a efectivelor şi a moralului. Ipoteza potrivit căreia dacă şi-ar fi ţinut soldaţii acasă, oraşul Ugarit ar fi reuşit să se apere este discutabilă, însă corespondenţa dintre ultimul rege, Ammurapi, şi conducătorul nenumit din Alashiya face aluzie la atacurile-fulger ale invadatorilor şi deznădejdea asediaţilor.

Scriindu-i lui Ammurapi despre situaţia din Cipru, prefectul-şef din Alashiya relatează că, „înainte chiar de a ajunge la ţărmul

stîncos, cele 20 de corăbii inamice nu au zăbovit mult, ci au plecat val-vîrtej. Nu ştim unde şi-au aşezat tabăra. Vă scriu pentru a vă informa şi apăra”32. O altă scrisoare de la regele Alashyiei îl sfătuieşte pe Ammurapi să „se întărească pe cît e cu putinţă”, să strîngă toate trupele şi carele de război şi să refacă zidurile oraşului. Într-un tîrziu se gîndeşte să întrebe: „Ei bine, unde vă sînt acum trupele şi carele de război? Nu vă sînt în preajmă? Dacă nu, cine vă va scăpa de forţele duşmane?”. La trei milenii de atunci, frica încă răzbate din răspunsul lui Ammurapi:

> Tată, vin corăbiile duşmane şi-mi trec oraşele prin foc. Au făcut numai fărădelegi prin ţară! Tatăl meu nu ştie că toate trupele suzeranului tatălui meu sînt cantonate în Hatti (centrul Anatoliei) şi că toate corăbiile mele se află în Lukka [Lycia?]. Încă nu au ajuns, iar ţara-mi stă cu porţile larg deschise!... Cele şapte corăbii inamice care se apropie ne-au făcut numai rele. Dacă mai sînt şi alte corăbii inamice, dă-mi cumva de veste, ca să ştiu33.

Aceste scrisori se numără printre zecile de epistole găsite în ruinele oraşului, pe care invadatorii l-au prădat şi apoi l-au abandonat. Multe oraşe-state au avut o soartă asemănătoare, dar, în pofida distrugerilor pe scară largă, supravieţuitorii acestui flagel au reuşit să păstreze cel puţin cîteva legături maritime între Levant şi alte teritorii de pe coastele din estul şi centrul Mediteranei. În primele trei secole ale Epocii fierului ulterioare, acestea nu au mai fost la fel de intense ca înainte, însă au stat la baza expansiunii feniciene şi greceşti în secolele al IX-lea şi al VIII-lea î.e.n.

Inscripţiile de la Medinet Habu care descriu acţiunile de respingere conduse de Ramses al III-lea împotriva popoarelor mării reprezintă cel mai cuprinzător document ilustrat al unei bătălii maritime din Epoca bronzului. Cea mai timpurie menţiune a unei astfel de bătălii pe mare apare pe o stelă ridicată la Tanis, în Delta Nilului, şi face referire la victoria repurtată de Ramses al II-lea asupra flotei „Shardana, cei cu inimi rebele... şi corăbii de război în larg”34, în jurul anului 1280 î.e.n. Cei din neamul Shardana sînt descrişi ulterior luptînd atît de partea, cît şi împotriva egiptenilor, fiind printre aliaţii „nordici” ai libienilor învinşi de egipteni în 1218 î.e.n. Următoarea bătălie maritimă

înregistrată de istorie este descrisă cu ceva mai multe detalii într-o scrisoare a ultimului rege hitit, Suppiluliuma al II-lea, în jurul anului 1210 î.e.n. „Corăbiile din Cipru s-au aliniat de trei ori împotrivă-mi pentru o bătălie în larg. Le-am nimicit, am capturat corăbiile şi le-am dat foc acolo în larg”[35]. Oricine vor fi fost aceşti navigatori din Cipru, avîntul lor nu a prea fost domolit de această lovitură, iar Suppiluliuma scrie în continuare că mai tîrziu ei au acostat „în număr mare”. La scurt timp după aceea, Imperiul Hitit s-a prăbuşit.

Mărturiile victoriei lui Ramses al III-lea[36] în faţa popoarelor mării în cca 1176 î.e.n. sînt mai substanţiale, deşi locul în care s-a desfăşurat bătălia este învăluit în mister. Opinia tradiţională este că bătălia a fost purtată undeva în Delta Nilului sau în vecinătatea ei, însă e posibil ca egiptenii să-şi fi interceptat duşmanul undeva pe coasta Canaanului, poate în apropiere de Ascalon. În ceea ce priveşte corăbiile inamice care au supravieţuit bătăliei iniţiale, „pe cei care au venit pe mare i-au întîmpinat flăcările atotmistuitoare la gurile Nilului... au fost tîrîţi, încercuiţi şi azvîrliţi pe mal, măcelăriţi în grămezi pînă la ultimul”[37]. E foarte posibil ca popoarele mării să fi fost superioare în războiul pe uscat datorită armelor de fier, însă în această bătălie arma aleasă de ele a fost lancea, pe cînd egiptenii aveau arcuri compozite cu bătaie lungă şi ancore pentru lupta strînsă. Acest lucru însemna că egiptenii puteau ataca corăbiile inamice de la distanţă, reducîndu-le capacitatea de luptă şi rămînînd în acelaşi timp aproape neatinşi. Atunci cînd corăbiile se apropiau unele de altele, egiptenii îşi aruncau ancorele în catargele şi greementul inamice, apoi se îndepărtau pentru a răsturna corăbiile popoarelor mării.

Împreună, relatările lui Suppiluliuma al II-lea şi Ramses al III-lea dezvăluie destule informaţii despre bătăliile navale din acea perioadă. Sînt indicate trei tipuri de arme: focul, în relatările lui Suppiluliuma şi Ramses; lăncile folosite de Shardana; şi arcurile, praştiile şi ancorele utilizate de egipteni. Un foc scăpat de sub control e una dintre calamităţile cele mai înfricoşătoare şi mai

nimicitoare care se pot abate asupra unui vas. Dacă vîntul bate din spate, poate fi un mijloc eficient de a-i speria pe duşmani şi a le distruge corăbiile. Dar focul nu cruţă nimic şi, în pofida unei supravegheri atente, cea mai mică greşeală sau cea mai uşoară schimbare a direcţiei vîntului pot să îl întoarcă împotriva celui care l-a folosit. Din acest motiv, focul e cel mai bine utilizat de la distanţa maximă posibilă. Nu există nici un indiciu în privinţa modului cum îl întrebuinţau hitiţii sau egiptenii, însă ţintele puteau fi incendiate cu ajutorul săgeţilor aprinse. Pînă la sfîrşitul epocii vaselor cu pînze, în secolul al XIX-lea, majoritatea confruntărilor navale se decideau în acţiuni de abordaj, corăbiile servind drept cîmpuri de luptă plutitoare. Înainte de apariţia tunurilor, pentru confruntarea la distanţă puteau fi folosite arcuri, săgeţi şi lănci, însă lupta pe mare presupunea în general apropierea vaselor în aşa fel încît acestea să ajungă să stea cocă lîngă cocă. Folosirea ancorelor pentru a răsturna corăbiile inamice, aşa cum se relatează în inscripţiile de la Medinet Habu, era rară. Acestea erau folosite mai frecvent pentru a lega corăbiile între ele, astfel încît echipajul care năvălea pe puntea duşmanului să nu cadă între cele două vase şi să fie zdrobit sau să se înece.

În perioada Regatului Nou, egiptenii şi-au exploatat îndemînarea în manevrarea vaselor şi dominaţia asupra rutelor maritime de coastă pentru a-şi crea o forţă navală eficientă, capabilă să ofere suport logistic pentru campanii pe distanţe lungi atît acasă, cît şi în afara graniţelor. De asemenea, ei şi-au folosit forţele maritime pentru operaţiuni amfibii, precum cele din campaniile împotriva hicsoşilor, în Avaris, şi a statului Mitanni, de-a lungul fluviului Eufrat. Spre deosebire de popoarele mării, aveau avantajul organizării, al comenzii ierarhice şi al disciplinei militare. Duşmanul nu era probabil nimic mai mult decît o flotă improvizată, formată din grupuri disparate de năvălitori, pregătiţi pentru atacul porturilor mici şi al grupurilor de negustori în raiduri piratereşti, însă incapabili de a captura obiective mai mari. Abia în mileniul următor a apărut războiul

naval între state centralizate cu flote, strategii şi tactici comparabile.

Cu toate că Ramses al III-lea a învins popoarele mărilor, influenţa Egiptului asupra teritoriilor sale asiatice a scăzut în cursul secolului al XII-lea î.e.n. Acest lucru este ilustrat cel mai bine în „Relatarea lui Wenamun”[38], oropsitul trimis al templului lui Amon de la Teba, însărcinat să cumpere cedru pentru „măreaţa şi nobila barjă a lui Amon-Ra” în cca 1050 î.e.n. Din povestea lui Wenamun reiese atît pierderea prestigiului suferită de Egipt, cît şi importanţa unei puteri politice şi militare solide pentru un comerţ sigur. Navigînd din portul Tanis, aflat în Delta Nilului, Wenamun s-a oprit la Dor, unde un membru al echipajului său s-a ascuns cu o jumătate de kilogram de aur şi peste două kilograme de argint. Atunci cînd conducătorul local a refuzat să îl despăgubească, Wenamun a navigat spre Tir, de unde a luat aproximativ trei kilograme de argint de pe un vas negustoresc venit probabil din Dor, înainte de a-şi continua drumul spre Byblos. Prinţul Tjekerbaal i-a ordonat să plece în repetate rînduri, însă Wenamun a refuzat. O lună mai tîrziu, cei doi au început o serie de negocieri în timpul cărora Tjekerbaal i-a amintit lui Wenamun că atunci cînd faraonii din vechime le cereau strămoşilor lui lemn, aceştia le trimiteau daruri şi bani.

Vremurile se schimbaseră. Tjekerbaal nu mai era supusul faraonului, aşa cum fuseseră strămoşii săi, şi nu mai avea nici o obligaţie să taie lemn pentru Wenamun. El a arătat că mărfurile Egiptului nici măcar nu mai erau transportate de vase egiptene, cum fuseseră pe vremuri, ci de corăbii levantine. În pofida protestelor lui Wenamun care invoca faptul că vasul şi echipajul său erau egiptene, Tjekerbaal a sugerat că aceasta era o excepţie mai degrabă decît regula. Majoritatea corăbiilor care transportau mărfurile egiptenilor veneau de la partenerii comerciali ai Egiptului, inclusiv 20 de vase din Byblos şi 50 din oraşul învecinat Sidon. Se poate să fi fost dintotdeauna astfel, însă în secolul al XI-lea î.e.n. inferioritatea flotei Egiptului părea emblematică pentru prestigiul şţirbit al faraonului. Pînă la urmă, Tjekerbaal i-a permis

lui Wenamun să trimită şapte coaste finisate de corabie în Egipt, pentru a obţine un avans cu care să plătească restul lemnului. La scurt timp după ce Wenamun a pornit spre casă, o furtună i-a abătut corabia către Cipru, unde, luat drept pirat, a fost dus în faţa reginei şi şi-a pledat cauza printr-un interpret. Aici manuscrisul se întrerupe, iar despre isprăvile lui ulterioare nu ştim decît că a trăit ca să-şi spună povestea. Necazurile lui Wenamun reflectă diminuarea treptată a autorităţii Egiptului dincolo de frontierele sale tradiţionale. Însă nenorocirile prin care treceau statele mai mari ale Orientului Apropiat erau compensate de soliditatea comparativă a porturilor levantine. După ce supravieţuiseră transformărilor provocate de popoarele mării, conducătorii locali se mîndreau cu flote considerabil mai mari decît cele de care dispunea Egiptul, unde, în timpul domniei lui Ramses al III-lea, de exemplu, templul lui Amon-Ra avusese o flotă de 88 de corăbii.

Egiptenii aveau să joace în continuare un rol maritim important în estul Mediteranei şi în Marea Roşie, însă cei care au preluat iniţiativa au fost fenicienii şi grecii. Influenţa fenicienilor şi grecilor s-a extins în întreaga Mediterană într-un prim episod de colonizare maritimă susţinută despre care au supravieţuit mărturii clare. Aceştia aveau să încerce de asemenea să descopere pe cont propriu secretele Oceanului Atlantic şi ale Oceanului Indian.

1* Sigiliul este o pecete (asemenea unui inel cu pecete) inscripţionată cu litere sau cu un simbol al proprietarului său; printre imaginile care apar de obicei pe sigilii se numără oameni, animale, bărci şi modele geometrice. Sigiliu se numeşte şi amprenta lăsată de o astfel de pecete.

2** Shekelul era o monedă de argint care cîntărea 9-17 grame. Doi shekeli echivalau cu o navlosire pe 12 zile.

3* Separarea traficului – în radă sau pe un canal îngust unde sînt ancorate ambarcaţiuni – era numită astfel încă înainte de apariţia automobilului.

Capitolul 4

Fenicienii, grecii şi Mediterana

Declinul Orientului Apropiat cauzat de popoarele mării şi de alţi invadatori în Epoca bronzului a fost urmat de un ev întunecat care a durat cîteva secole şi al cărui sfîrşit este marcat de ascensiunea oraşelor-state feniciene din Levant, în secolul al IX-lea î.e.n., şi a oraşelor-state greceşti, la scurt timp după aceea. Ritmul activităţii maritime din Mediterana l-a depăşit pe cel înregistrat în secolele de maximă prosperitate ale mileniului anterior. Pornind din mici oraşe portuare autonome ce rareori aveau legături fluviale în interiorul ţării, negustorii au navigat pe rute maritime tot mai lungi, creîndu-şi astfel reţele comerciale tot mai complexe de la un capăt la altul al Mediteranei. Aceste întreprinderi maritime au dus la consolidarea unui trafic susţinut cu dublu sens de bunuri, oameni şi influenţe culturale, diferit de migraţiile sau comerţul cu bunuri de lux destinate în principal elitelor ce se desfăşurau într-un singur sens.

Fenicienii şi grecii au fost primii care au pus bazele unor imperii coloniale maritime, implicaţiile acestora inspirîndu-i şi pe alţii care i-au imitat şi fascinîndu-i pe observatori pînă în prezent. În 500 de ani, marinarii greci şi fenicieni au fondat sau au dezvoltat porturi, multe dintre ele avînd o activitate comercială impresionantă şi acum, după trei mii de ani: Tir şi Sidon; Cartagina (acum o suburbie a Tunisului), Cádizul şi Cartagena; Pireu, Corint şi Bizanţ (actualul Istanbul); şi Marsilia. Ei au fost

primii care au construit corăbii special pentru război şi au dezvoltat strategii pentru folosirea lor; au fost primii care au ridicat complexuri portuare pentru înlesnirea comerţului; de asemenea, au fost primii care au explorat sistematic apele de dincolo de Mediterana. Le datorăm foarte mult fenicienilor, dar, deşi au inventat alfabetul care stă la baza alfabetelor grecesc şi latin, ei nu au lăsat practic scrieri proprii. Grecii au influenţat mai profund dezvoltarea istorică a lumii antice în parte datorită faptului că au scris despre orice; însă ei s-au şi extins pornind de la o bază demografică poziţionată mai central şi de mai mari dimensiuni decît cea a fenicienilor. În termeni pur maritimi, ei au fost de asemenea primii care au introdus distincţii sociale între marinari şi oamenii uscatului şi care au perceput distincţii ferme între statele maritime şi cele continentale.

Mediterana feniciană: Tir, Cartagina şi Gadir

Invazia popoarelor mării a paralizat aproape complet prosperul comerţ interregional din estul Mediteranei în Epoca bronzului timp de aproape două secole. Pînă la începutul secolului al X-lea î.e.n., teritoriul cananeenilor[1] – cum îşi spuneau fenicienii – fusese redus la o suprafaţă care avea în mare măsură forma actualului Liban. Către sud se aflau israeliţii şi filistenii din zonele muntoase şi, respectiv, de coastă ale Palestinei, în timp ce populaţia arameană ocupa teritoriul actual al Siriei. Limitată la o fîşie îngustă între Mediterana şi Munţii Libanului, între Acra (Akko, Israel) în sud şi Insula Arados (Arvad, Siria), Fenicia avea cîteva dintre cele mai bune porturi naturale de pe coastă. În timpul crizei din secolele al XII-lea şi al XI-lea î.e.n., Byblosul şi Sidonul îşi păstraseră identitatea, în timp ce Tirul a dispărut pur şi simplu din arhivele istorice. Cu toate acestea, în secolul următor s-a întors roata, iar Byblosul şi Sidonul au intrat într-o perioadă de declin, în timp ce Tirul a înflorit sub conducerea lui

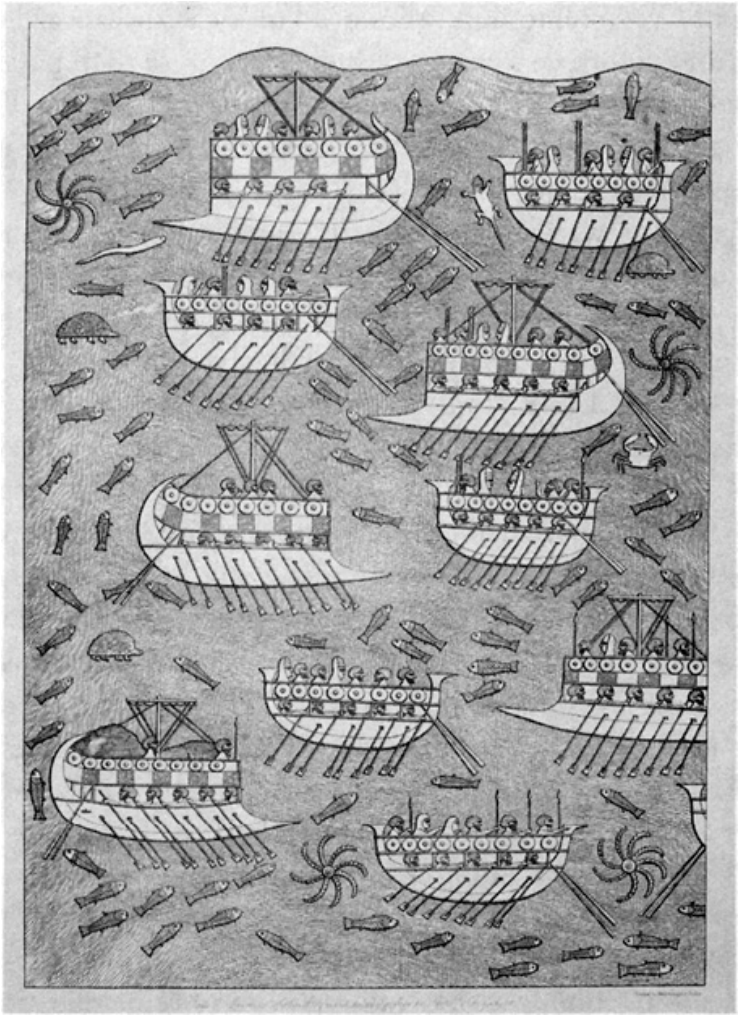
Hiram I[2].

Situat pe o insulă aflată la o jumătate de milă de ţărm – „la marginea mării”[3], după cum a scris mai tîrziu profetul Iezechiel –, Tirul avea două porturi, la sud şi la nord, şi o aşezare agricolă între ele. Această configuraţie, în care portul era oraşul dominant, era neobişnuită. În Iudeea şi Israel, majoritatea porturilor erau considerate „oraşe-fiice”[4], menite să servească oraşele aflate la cîţiva kilometri pe continent, fie pentru că terenurile de coastă erau inadecvate agriculturii, fie pentru că erau prea expuse raidurilor de pe mare. Tucidide descrie un fenomen similar în Grecia, unde „vechile cetăţi… fuseseră întemeiate… departe de mare, din pricina pirateriei, care a fost practicată multă vreme”[5]. În pofida faptului că era un oraş mic, care se baza pe comerţ, Tirul se bucura de o multitudine de resurse de valoare şi de produse specializate: pin şi cedru pentru construirea vaselor şi pentru export, o industrie de prelucrare a metalelor şi murex, o moluscă din care se extrăgea purpura, o substanţă roşu-închis spre violet, aflată la mare preţ. La fel de importantă era poziţionarea strategică a oraşului lîngă graniţele dintre cîteva state bogate, ale căror interese erau deservite de negustorii din Tir.

Cu toate aceste avantaje, locuitorii din Tir depindeau de cerealele importate, iar Hiram a negociat furnizarea de materiale pentru construcţia palatului lui David şi a templului lui Solomon[6] din Ierusalim avînd acest lucru în minte. Se ştiu puţine despre ceea ce a făcut Hiram pentru David, însă Cărţile Regilor ne dezvăluie cît cedru şi chiparos trebuia să-i trimită Tirul, lemnul fiind încorporat în plute şi transportat de-a lungul coastei. Cantităţile de lemn şi grîu implicate în acest comerţ erau impresionante. Hiram îi permitea lui Solomon să trimită 10.000 de oameni pe lună în Munţii Liban, pentru a tăia şi a transporta lemn pînă la mare, iar în schimb primea 4.500 de tone de grîu şi 4.600 de litri de ulei curat „pe fiecare an”.

20 de ani mai tîrziu, Solomon şi Hiram şi-au unit forţele în iniţiativa de a trimite o flotă către Ofir şi Saba[7] în vederea

procurării de tămîie şi smirnă, care erau esenţiale în riturile religioase ale vremii. Ca şi Ţara Punt a egiptenilor, nici Ofirul şi Saba nu au fost localizate precis, oamenii de ştiinţă plasîndu-le din Sudan şi Yemen pînă în Valea Indului. Fenicienii furnizau vasele, care erau transportate pe uscat dezasamblate către Golful Aqaba, iar flota se întorcea din Ofir cu aur, mirodenii, fildeş şi pietre preţioase – care ne amintesc de încărcăturile vaselor din Dilmun, Magan şi Meluhha – şi lemn de santal, originar din sudul Indiei. În secolele următoare, porturile yemenite Aden şi Mocha aveau să devină centre comerciale renumite ale comerţului dintre Est şi Vest, plasarea Ofirului şi Sabei în Yemen fiind plauzibilă. Probabil că aceste expediţii au încetat după moartea lui Solomon şi împărţirea monarhiei între Israel şi Iudeea. Iosafat, regele Iudeii, a încercat să revigoreze comerţul din Ofir la jumătatea anilor 800 î.e.n., însă, potrivit Bibliei ebraice, Dumnezeu a pedepsit colaborarea lui cu Israel şi a distrus flota la Aqaba. Se ştiu puţine despre transportul maritim pe Marea Roşie din secolele următoare, însă egiptenii au beneficiat fără îndoială de comerţul existent, atît cît era, dacă nu chiar au deţinut controlul asupra sa. Deşi serviciile navigatorilor fenicieni erau mereu căutate în flotele străine, oraşele-state levantine erau prea mici şi prea departe de Marea Roşie pentru a se angaja direct în comerţul de acolo.



Basorelief despre care se crede că redă fuga lui Luli din Tir în Cipru, în secolul al VIII-lea î.e.n. Toate galerele sînt bireme (cu două rînduri de vîsle) şi rame de godiere laterale. Cele prevăzute cu pinteni şi catarge sînt corăbii de război. Prezenţa războinicilor şi a femeilor (care par mai mari) sprijină ipoteza că avem în faţă reprezentarea unui exod în masă din Tir, din calea armatelor regelui asirian Senaherib (care a domnit între 705 şi 681 î.e.n.), în al cărui palat din Ninive, Irak, se află această imagine. Din Austen Henry Layard, The Monuments of Nineveh: From Drawings Made on the Spot… During a Second Expedition to Assyria *(Londra: Murray, 1849), planşa 81.*

Prosperitatea Tirului se datora în mare măsură ascensiunii Imperiului Neoasirian (935-612 î.e.n.). Gravitînd în jurul oraşului Assur de pe cursul superior al Tigrului, un nod important al transporturilor dintre nord şi sud, est şi vest, Asiria a fost o vreme singurul stat important din Orientul Apropiat fără acces direct la

mare şi comerţul maritim. A remediat acest neajuns prin cucerirea Babilonului şi deschiderea căii către Golful Persic, în anii 870 î.e.n., obligînd oraşele feniciene Tir, Sidon, Byblos şi Arvad să plătească tribut. Către sfîrşitul secolului al VIII-lea î.e.n., asirienii au început să controleze Siria şi Levantul direct şi se pare că au încercuit oraşele Sidon şi Tir, fără însă să le anexeze. Preţul independenţei era ridicat – în 732 î.e.n. locuitorii din Tir plăteau un tribut de 4.500 de kilograme de aur. Totuşi, în schimbul acestui tribut ei şi-au menţinut într-o oarecare măsură monopolul asupra comerţului din vestul Asiriei şi aveau mijlocitori în Ur, Uruk şi Babilon. La sfîrşitul secolului, oraşele-state levantine au devenit pioni în lupta dintre Egipt şi Asiria. Faraonul a încurajat o răzmeriţă condusă de Luli din Tir, care s-a soldat cu căderea oraşului şi fuga lui Luli în Cipru în 707 î.e.n. Deşi oraşul Tir a rămas independent cu numele încă 200 de ani, fenicienii au rămas sub supărătoarea dominaţie asiriană.

Ameninţarea cuceririi şi pretenţiile comercianţilor au influenţat destinul Tirului. În prorocia sa pentru Tir, profetul Isaia vorbeşte despre „cetatea voastră de petrecere... care îşi călăuzea paşii spre sălaşuri depărtate”[8]. Izvoarele arheologice şi scrise arată că fenicienii au fost primii comercianţi din Epoca fierului care şi-au extins reţeaua comercială în toată Mediterana. În mare măsură, era o continuare a tradiţiei levantine de navigaţie, care data din mileniul al III-lea î.e.n. Sosirea popoarelor mării tulburase comerţul în Mediterana, iar rutele lungi au fost împărţite în segmente mai mici pe care navigau marinari în cadrul unor reţele mai restrînse, între Fenicia şi Cipru şi din Cipru pînă în insulele Mării Egee, de exemplu. Totuşi, legenda spune că în jurul anului 1000 î.e.n. nişte călători fenicieni au întemeiat colonii la Utica, în Tunisia, la Gadir (Cádiz, Spania) şi la Lix, pe coasta marocană a Atlanticului, la aproximativ 90 de kilometri sud de Tanger. Deşi nu a ieşit la lumină nici o dovadă materială a acestor colonizări, viteza expansiunii spre vest a Tirului la sfîrşitul secolului al IX-lea şi în secolul al VIII-lea î.e.n. sugerează o cunoaştere profundă a rutelor şi comerţului maritim

din centrul şi vestul Mediteranei, precum şi din zonele cu deschidere la Atlantic ale Africii şi Europei, unde prezenţa fenicienilor datează cu siguranţă cel puţin din anii 700 î.e.n.

O mare parte din incursiunile Tirului către vest pot fi puse pe seama intereselor comerciale, însă primele colonii despre care avem dovezi clare au fost fondate în urma unei lupte între fraţii moştenitori ai tronului, Elissa şi Pygmalion. După moartea soţului ei, Elissa (sau Dido, după cum o numeau romanii) a fugit în Kition, Cipru, în cca 820 î.e.n. După şase sau şapte ani, Elissa a fondat Cartagina[9] – Qart-hardesht sau „oraşul nou" – în Golful Tunis. Spre deosebire de alte aşezări feniciene, Cartagina pare să fi fost o colonie întemeiată după modelul formal al oraşului de origine şi, în afară de Kition, singura aşezare de peste mare la care membrii familiei conducătoare şi preoţimea aveau acces direct. Portul este poziţionat strategic pe ţărmul sudic al Canalului Siciliei, ce are o lăţime de 70 de mile şi prin care trec majoritatea transporturilor dinspre est spre vest. Drept urmare, unii istorici cred că, de la începuturile sale, Cartagina a fost proiectată ca un bastion împotriva ameninţărilor la adresa aspiraţiilor fenicienilor în centrul şi vestul Mediteranei. Este dificil să punem doar pe seama norocului alegerea unei astfel de poziţii strategice de către fugara Elissa. Mai mult, întemeierea oraşului sprijină ipoteza că exista deja o aşezare feniciană mai veche în apropiere, la Utica. Povestea fugii Elissei poate fi apocrifă, însă, indiferent dacă Cartagina a fost întemeiată ca urmare a tensiunilor interne din Tir sau pentru a controla comerţul din vest al acesteia, legăturile coloniei cu patria-mamă erau încă puternice la jumătatea secolului al VI-lea î.e.n.

Deplasarea fenicienilor către vest a fost fără îndoială influenţată de căutarea metalelor, mai ales fierul din Sardinia şi cositorul şi argintul din Spania. Comercianţii din Tir s-au stabilit pe un grup de insule de pe coasta Atlanticului, în sudul Spaniei, pînă în anii 760 î.e.n. Arheologia zonei este complicată de faptul că zona a fost continuu locuită înainte de venirea fenicienilor, iar aluviunile au unit de mult insulele cu uscatul. Numit pur şi

simplu Gadir[10] – cuvîntul fenician pentru „fortăreaţă” sau „citadelă” –, locul le era cunoscut romanilor drept Gades, iar în cele din urmă Cádiz. Atracţia principală a Gadirului era apropierea de fluviul Guadalquivir şi de Río Tinto, care ofereau acces către minele de argint din Sierra Morena şi Huelva. Argintul, aurul şi cositorul fuseseră exploatate în minele din regiune încă din Epoca bronzului, însă activităţile de prelucrare din Huelva s-au intensificat în jurul secolului al VII-lea î.e.n., probabil ca răspuns la cererea de argint a fenicienilor. După cum s-a exprimat un istoric, „doar cîştigurile economice mari pot explica poziţionarea stranie a Gadirului”[11] – adică la mai bine de 2.000 de mile de Tir, dincolo de Strîmtoarea Gibraltar, pe ţărmul Atlanticului, şi fără vreun partener comercial important în regiune. Această rută pentru transportul uleiului de măsline, al parfumurilor şi al uleiurilor aromatice, al textilelor, al bijuteriilor şi al celorlalte mărfuri feniciene şi greceşti de export despre care avem dovezi este lungă. Mai mult, fenicienii au început să se stabilească de-a lungul coastei Andaluziei, în sud-estul Spaniei, în Insula Ibiza şi în Malta abia la sfîrşitul secolului al VIII-lea şi începutul secolului al VII-lea î.e.n. Încărcăturile feniciene ajungeau şi pînă pe coasta portugheză, în timp ce locuitorii Gadirului navigau spre sud către bogatele zone de pescuit dintre Mauritania şi Insulele Canare, la aproximativ patru zile de Gadir. Cea mai importantă aşezare de pe coasta africană era Lixul, aflată la gura fluviului Loukkos din nordul Marocului, care curgea din partea vestică a Munţilor Atlas, bogaţi în aur, fildeş, sare, cupru şi plumb. Mai departe în sud, fenicienii ajungeau la Insula Mogador (lîngă Essaouira, în Maroc), la aproximativ 380 de mile de Gibraltar, unde principalele activităţi par să fi fost pescuitul şi vînătoarea de balene.

Chiar şi după lupta crîncenă care a însoţit declinul neoasirienilor şi ascensiunea Noului Imperiu Babilonian la sfîrşitul secolului al VII-lea, locuitorii Tirului au continuat să fie jucători importanţi în ampla reţea comercială din Orientul Apropiat. În timpul captivităţii sale în Babilon, profetul Iezechiel

a făcut lungi descrieri ale importurilor Tirului. Aşa cum făcuse în timpul lui Hiram, cu patru secole înainte, Israel furniza „grîu de Minit şi turte, miere, ulei şi balsam”[12], însă aproape toate celelalte bunuri pe care le aminteşte sînt produse de valoare sau de lux: argint, fier, cositor şi plumb din Tarsis (poate una dintre coloniile de peste mări ale Tirului); sclavi şi statui de bronz din Ionia şi centrul Anatoliei; cai din Armenia; fildeş şi abanos adus de negustorii din Rodos; turcoaze, pînză, stofe brodate, coral şi rubine din deşertul Negev; vin şi lînă din Siria; scorţişoară, fier, cioltare, miei şi capre din Arabia; mirodenii, aur şi pietre preţioase din Yemen şi Africa şi aşa mai departe. Iezechiel descrie şi diversele surse la care recurgeau cei din Tir pentru a-şi construi şi a-şi dota flotele, adunînd cedru, brad şi stejar din Munţii Liban şi Antiliban, pin din Cipru şi pînză din Egipt, în timp ce echipajele şi constructorii de vase erau aduşi din Sidon, Arvad şi Byblos. Pe scurt, reţeaua comercială a Tirului cuprindea aproape tot Orientul Apropiat şi toată Mediterana.

În pofida tuturor schimburilor lor, fenicienii nu deţineau monopolul comerţului din Mediterana. Cea mai importantă dovadă a prezenţei altor negustori, inclusiv greci şi posibil ciprioţi, provine din al-Mina[13], un centru comercial neutru de la gurile fluviului Orontes, aflat la nord de actuala graniţă dintre Siria şi Turcia. Portul, care e posibil să fi fost doar o plajă de debarcare, fusese depăşit în secolul al XII-lea î.e.n., însă mai tîrziu a cunoscut un reviriment sub influenţa fenicienilor. Mulţi cred că al-Mina a fost primul port levantin frecventat de greci, devenind astfel punctul prin care o serie de influenţe orientale, precum unele tehnici de prelucrare a metalelor, concepţii religioase, literatura şi scrierea, s-au infiltrat în lumea greacă. Pînă în anul 800 î.e.n., perioadă din care datează cele mai timpurii obiecte de ceramică găsite acolo, al-Mina pare să fi fost un punct de întîlnire pentru negustorii greci, mulţi dintre ei de pe Insula Eubeea, „renumită pentru corăbiile sale”[14] şi platforma de lansare a primului val de expansiune peste mări din Grecia Epocii fierului.

Homer şi expansiunea maritimă grecească, secolul al VIII-lea î.e.n.

Cea mai veche imagine a unei corabii din Grecia postmicenianã apare pe un vas de la sfîrşitul secolului al IX-lea î.e.n. găsit în Eubeea. Deşi fenicienii erau navigatorii cei mai importanţi ai vremii, astfel de dovezi sugerează implicarea marinarilor din Eubeea în comerţul din Mediterana. Poate o dovadă mai convingătoare este răspîndirea neaşteptată a alfabetului grecesc, al cărui model originar fusese cel fenician. Aşa cum cîteva dintre primele scrieri din afara Levantului au fost găsite de-a lungul rutelor lor comerciale – în Cipru şi Creta din secolul al X-lea şi în Sicilia şi Sardinia din secolul al IX-lea –, două dintre cele mai vechi mostre de scriere grecească nu provin din Grecia continentală sau insulară, ci din zone vizitate de negustorii din Eubeea, în sudul Italiei. Astfel, răspîndirea alfabetului – cea mai de preţ dintre mărfurile cu volum redus şi valoare mare şi cel mai influent promotor al schimbării în lumea greacă antică – trebuie pusă pe seama negustorilor din Eubeea secolului al IX-lea, care frecventau porturile de pe ţărmul estic al Mediteranei.

Inscripţia de pe o cupă găsită într-un centru comercial de pe Insula Pithecousae (Ischia) din Golful Napoli şi datată în cca 775 î.e.n. a fost tradusă astfel: „Nestor avea o cupă frumoasă, însă oricine bea din această cupă va fi cuprins curînd de dorinţe pentru Afrodita, frumoasa încoronată”[15]. Inscripţia nu e interesantă doar din perspectiva vechimii, ci şi pentru că este o paralelă sau o aluzie la descrierea cupei din care bea Nestor, realizată de Homer în *Iliada*. Mai multe oraşe greceşti şi l-au revendicat pe Homer, majoritatea aflîndu-se în Ionia sau în Asia Mică. Cu toate acestea, analiza textuală şi lingvistică a *Iliadei* şi *Odiseei* sugerează că el era din Eubeea şi că a trăit la începutul anilor 700 î.e.n. Fundalul epopeii sale este Războiul Troian, purtat în Troia (Ilium), pe teritoriul actual al Turciei, la mijlocul secolului al XII-lea î.e.n., în timpul unei transformări de proporţii

care a zguduit economiile centralizate ale micenienilor, hitiţilor şi levantinilor. Drept urmare, în poeme se îmbină reminiscenţe anacronice din epoca micenianã, mai prosperă, şi aspecte din viaţa cotidiană ce reflectă realitatea publicului lui Homer din secolul al VIII-lea, public abia ieşit dintr-o perioadă de declin al populaţiei, regres tehnologic şi relativă izolare.

Descrierea făcută de Homer fenicienilor, pe care grecii îi privesc cu un amestec de invidie şi neîncredere, este foarte relevantă pentru înţelegerea dinamicii maritime a epocii. În timp ce locuitorii Eubeei probabil se aflau abia la începutul aventurii lor maritime în această perioadă, fenicienii reuşiseră să menţină şi să reînnoiască comerţul postmicenian dintre Levant şi Grecia şi să faciliteze călătoriile comercianţilor greci în ţinuturi aflate mai departe, spre vest. Portretele fenicienilor create de Homer ar putea reflecta invidia faţă de succesul lor sau o luptă care de-abia prindea contur pentru a prelua controlul asupra comerţului local de la populaţiile nongreceşti. E posibil ca profetul Isaia, care a fost aproape contemporan cu Homer, să fi scris despre Tir, „ai cărui neguţători erau prinţi şi ai cărui vînzători erau cei mari ai pământului”[16], dar la graniţa cu Marea Egee fenicienii puteau fi clienţi duri, care nu aveau nici o rezervă în a iniţia atacuri pentru a captura sclavi. Atunci cînd Odiseu se întoarce în Itaca şi se întîlneşte cu vechiul său însoţitor Eumeu, stînd la poveşti, el îi descrie cum a petrecut şapte ani în Egipt, „avere mare/ Mi-agonisii” înainte ca „Un mincinos fenician, un şoltic/ Ce multe rele mai făcu la oameni” să-l angajeze: „ca eu o-ncărcătură/ Să duc cu el, ci doar ca să mă vîndă/ Pe preţ mai bun pe mine”[17]. Eumeu îi povesteşte la rîndul său cum a fost răpit de fenicieni în copilărie şi cum a scăpat de ei atunci cînd s-a aruncat ancora în apropiere de Itaca. Raidurile piratereşti în vederea capturării de sclavi nu erau o practică exclusiv feniciană. Chiar şi Eumeu, un biet porcar, are un sclav „pe care-l dobîndise… singur…/ Îl cumpără cu banii lui din Tafos”[18]. Într-adevăr, potrivit lui Tucidide, pirateria era respectată în Grecia arhaică: „fără ca această îndeletnicire să le atragă necinste, ci, dimpotrivă, le aducea o oarecare faimă”[19].

Deşi *Iliada* se concentrează mai ales asupra campaniei terestre împotriva Troiei, poemul oferă multe informaţii despre corăbii şi manevrarea lor în vremea lui Homer. Corăbiile mari erau adesea propulsate cu ajutorul vîslelor, echipajele stînd pe banchete instalate în cocile deschise – corăbii scobite, după cum le numeşte Homer –, şi în general corăbiile se deosebeau doar prin numărul de vîslaşi. Homer scrie despre corăbii cu 20, 50 şi 100 de vîsle, iar imaginile de pe vasele[20] din secolele al XII-lea – al VIII-lea î.e.n. sînt reproduceri ale unor corăbii care corespund descrierilor lui. Numărul vîslelor corespunde în mare numărului total al membrilor echipajului, deşi mai puteau fi transportate şi ajutoare suplimentare; contingentul din Beoţia includea 50 de corăbii, fiecare cu cîte 120 de oameni. Ştim acest lucru din *Catalogul Corăbiilor*[21] lui Homer, care enumeră căpitanii şi echipajele (pe oraş sau regiune) celor 1.186 de vase greceşti ce au pornit spre Troia. Cu toate acestea, în epopei nu întîlnim nici contacte între corăbii şi nici confruntări între flote, deoarece vasele din Troia erau în principal transportatoare de trupe, propulsate alternativ de pînze şi vîsle. Homer descrie acţiunile unui echipaj în timp ce corabia intră într-un port:

Pînzele strînseră, le-adăpostiră-n corabia neagră,
Şi răzimară catargul de furcă dînd drumul la funii
Şi-naintară vîslind către mal la popas de corăbii,
Cangea lăsară-n afund şi legară frînghii de pripoane.
S-au pogorît după asta cu toţii pe marginea mării[22].

Debarcarea aici este scurtă, într-un golf ferit, însă, atunci cînd vremea era neprielnică sau cînd corabia staţiona mai mult timp, vasele erau trase la ţărm şi asigurate cu lemne sau pietre.

În pofida numărului impresionant de corăbii mari de la Troia, majoritatea vaselor din acea epocă erau mici, avînd nevoie de un echipaj de cîţiva oameni, şi depindeau mai mult de pînze (majoritatea aveau doar una) decît de vîsle pentru propulsie. Vasele de atunci nu erau cu mult diferite de cea care apare în cea mai timpurie relatare din literatura greacă despre construcţia de corăbii. La începutul *Odiseei*, eroul lui Homer este, practic,

prizonier pe insula lui Calipso, toţi membrii echipajului său fiind morţi. Cu ajutorul Atenei, Odiseu îşi construieşte o corabie mică, doborînd şi cioplind copacii pentru a-i folosi ca scînduri, apoi, sfredelindu-le, „Le potrivi pe urmă laolaltă/ Şi le-nnădi cu scoabe şi cătuşe”[23] – adică prin metoda îmbinării cu cep şi scobitură tipică practicilor din Mediterana antică. Nu se poate şti dacă filele au fost îmbinate prin metoda cu cep şi scobitură, prin cea a coaserii[24] sau prin ambele metode. După finalizarea învelişului exterior al cocii, Odiseu fixează coaste dese pentru a întări coca şi îi ataşează un catarg susţinut de straiuri şi patarafine, avînd o singură vergă (aninătoare) fixată în capătul de sus, de care este prinsă o singură pînză pătrată. Corabia este direcţionată cu o ramă de godiere sau o cîrmă laterală.

Relatarea lui Homer privind călătoria de 17 zile şi 17 nopţi a lui Odiseu din insula lui Calipso ne oferă o imagine sumară, dar revelatoare a metodelor de observaţie celestă pe care trebuiau să le stăpînească navigatorii din această perioadă. Navigînd pe mare în timpul nopţii, Odiseu îşi menţine cursul fixîndu-şi ca puncte de reper Pleiadele, Boarul şi mai ales Ursa Mare: „La stînga lui povăţui zeiţa/ Pe căpitan să bată drum pe mare”[25]. Cu bordul liber jos şi fără punte, vasele greceşti din această perioadă erau la mila forţelor naturii, iar marinarii preferau să acosteze noaptea dacă era posibil. Cu toate acestea, călătoriile în larg care durau mai multe zile nu erau neobişnuite.

Încă din Antichitate, comentatorii au făcut eforturi mari pentru a asocia itinerarul lui Odiseu cu repere reale din Mediterana. Demersul e îngreunat de Homer, care amestecă într-un mod seducător, dar aleatoriu locuri şi toponime reale – Troia, Atena şi Sidon – cu locuri inventate, necunoscute sau identificate doar prin locuitorii lor monstruoşi – lotofagii, ciclopii sau Scylla şi Charybda. Lucrurile devin şi mai complicate, căci Homer recurge la repere geografice din poveşti anterioare, precum cea a lui Iason şi a vasului *Argo* („cum ştie toată lumea”[26], deci cunoscute), a căror acţiune are loc în Marea Neagră, şi la antecedente din Orientul Apropiat, precum *Epopeea lui Ghilgameş*, pe care le

transpune în Vest. Această reorientare se potriveşte perspectivei odiseice, fiindcă Itaca este în largul coastei vestice a Greciei[27]. În acelaşi timp, este compatibilă şi cu noua orientare a publicului lui Homer din Eubeea, în rîndurile căruia se numărau şi negustori care fuseseră pe mare spre vest şi elogiau, sincer sau cu înfloriturі, noile ţinuturi pe care le văzuseră şi oamenii întîlniţi.

Printre primele locuri în care s-au stabilit pionierii din Eubeea în expansiunea spre vest se numără Pithecousae[28], unde coloniştii din oraşul Chalkis se axau pe comerţul cu fier, importînd minereu din insula etruscă Elba. Pithecousae nu era o enclavă exclusiv grecească, iar fenicienii constituiau în mare 15% din populaţie. Pînă în jurul anului 740 î.e.n., relaţiile dintre colonişti şi etrusci au fost amicale, grecii stabilindu-se pe continent, la Cumae (lîngă Napoli). Curînd au urmat altele, în special la Rhegion (Reggio di Calabria) şi Taras (Tarent), în sudul Italiei şi în Sicilia. Aceste colonii, ai căror fondatori veneau din diverse oraşe, se aflau de-a lungul drumului dintre Grecia şi Etruria mai degrabă decît în vestul Mediteranei, care era în sfera de influenţă feniciană. (Grecii şi fenicienii au ocupat coasta de est şi, respectiv, de sud a Siciliei.)

La sfîrşitul secolului al VIII-lea î.e.n., zeci de ani de război au secătuit oraşele din regiunea Eubeea, Chalkis şi Eretria, iar valul expansiunii greceşti s-a îndreptat spre o nouă generaţie de oraşe-state, mai ales Corintul, de pe istmul care face legătura între Pelopones şi nordul Greciei. Pentru a evita circumnavigaţia Peloponesului, mulţi comercianţi foloseau frecvent istmul ca scurtătură, transportîndu-şi încărcăturile şi adesea corăbiile pe uscat de la Golful Saronic (sau Golful Egina) către Golful Corint. Pentru facilitarea acestei traversări, tiranul Periandru din Corint a construit un drum de transbordare sau *diolkos*[29] de şase kilometri peste istm. Probabil, acesta era o îmbunătăţire adusă unei căi existente şi a fost folosit mai bine de un mileniu; un amiral bizantin din secolul al IX-lea e.n. a transportat o sută de galere de război pe această rută pentru a străpunge un asediu musulman al Ragusei. *Diolkos* era, de fapt, o alternativă la un

canal la care se gîndise Periandru, pe care împăratul roman Nero încercase să-l construiască în secolul I e.n. şi care a fost în cele din urmă croit în 1893.

Dincolo de Mediterana, secolele VII-V î.e.n.

Navigatorii Mediteranei antice nu se limitau sub nici o formă la această mare. Fenicienii trecuseră de mult prin Strîmtoarea Gibraltar, construind porturi la Atlantic, de la Lisabona pînă la Lix. De asemenea, există cîteva relatări credibile, deşi distorsionate, despre încercări de circumnavigaţie a Africii şi a nord-vestului Europei. Spre deosebire de fenicieni, care s-au extins doar către vest, grecii s-au mai orientat şi către nord, în Marea Neagră, poate într-o situaţie excepţională; iniţial, ei cunoşteau Marea Neagră sub denumirea de Pontos Axeinos[30] (Marea „Neprietenoasă” sau „Inospitalieră”), însă mai tîrziu au botezat-o Euxeinos („Prietenoasă”). Marea Neagră se întinde pe aproximativ 290 de mile de la nord la sud şi 540 de mile de la est la vest. La sud şi la est, coasta urcă brusc către munţii din nordul Greciei, Turcia şi Georgia, în timp ce nordul şi vestul sînt delimitate de stepa întinsă şi cîmpiile vaste ale fluviilor din Rusia, Ucraina, România şi Bulgaria, iar Volga, Donul, Niprul şi Dunărea asigură canale de comunicaţie cu Europa de Nord şi de Est.

La un moment dat în jurul anului 700 î.e.n., Anatolia a trecut printr-o perioadă agitată din cauza triburilor de pe ţărmurile Mării Negre, care au prădat Sardesul, capitala regatului Lidia, în anul 652 î.e.n. şi au atacat cîteva oraşe greceşti din Ionia. Supuşi unor presiuni mari, grecii ionieni au căutat în alte părţi locuri sigure în care să se stabilească. Oraşele ioniene erau de mult interesate de nordul Mării Egee, de Hellespont şi Marea Marmara, însă milesienii au fost primii care şi-au ridicat aşezări permanente la Marea Neagră[31] în secolul al VII-lea î.e.n., pe Insula Berezan din estuarul Nipru-Bug, pe teritoriul actual al

Ucrainei. Din Antichitate, s-a presupus că motorul acestui val de colonizări a fost dorinţa de a face rost de cereale şi metale, inclusiv aur. Potrivit geografului Strabon din secolul I e.n., în Colhida (Georgia modernă) exista aur, iar povestea lui Iason şi a Lînii de aur avea la bază practica locală de a folosi lîna oilor pentru a ascunde aurul din apele fluviului Phasis (Rioni), o imagine recurentă printre învăţaţi şi un element al culturii populare georgiene din zilele noastre. De fapt, în Colhida nu există aur. Aurarii greci au ajuns acolo la trei secole după stabilirea milesienilor în Berezan. La vremea aceea, ei lucrau cu aur importat, produsele lor meşteşugăreşti servind probabil drept tribut pentru conducătorii locali care, în schimb, le dădeau dreptul să se stabilească pe coastă. Milesienii au întemeiat la Marea Neagră 17 colonii, care au devenit centre comerciale importante. Olbia, aflată lîngă Berezan, era aproape de Europa Centrală; se spunea că portul Theodosia[32] (Feodosia, Ucraina) putea adăposti 100 de corăbii; iar Panticapaion (Kerci) se afla la Marea Azov, lîngă grînarele Crimeii, fapt ce explică volumul comerţului milesian cu Grecia – şi mai ales cu Atena – timp de 300 de ani. În schimbul bunurilor de la Marea Neagră, oraşele de la Marea Egee exportau obiecte din bronz, ceramică, vin şi ulei de măsline.

Un număr mic de greci au migrat şi în Africa de Nord. Presiunile demografice i-au obligat pe coloniştii din Thira să se stabilească la Cirene, lîngă Benghazi, Libia, în jurul anului 630 î.e.n. Cirene a ajuns foarte puternic, fiind invadat de egipteni, a căror înfrîngere a condus la războiul civil pe care faraonul l-a pierdut, în pofida faptului că avea sub comanda sa 30.000 de mercenari carieni şi ionieni. Aceştia începuseră să fie recrutaţi în secolul al VII-lea, iar în anul 620 î.e.n., faraonul Psammetic i-a cantonat la Naucratis, lîngă capitala lui, Saïs, în Delta Nilului. Naucratisul a devenit un important port în comerţul cu cereale, însă, ca întotdeauna, circulau şi valori imateriale. Cele mai deosebite erau noţiunile egiptene de arhitectură religioasă, complexuri de temple şi artă statuară, a căror influenţă a

însufleţit practicile greceşti de la începutul anilor 500 î.e.n.

Egiptenii au rămas la fel de dependenţi de mare, iar Herodot descrie trei iniţiative maritime întreprinse de succesorul lui Psammetic, Nechao al II-lea: săparea unui canal între Nil şi Marea Roşie[33], crearea unei flote pe Marea Roşie şi un efort de circumnavigaţie a Africii. Canalul era menit să faciliteze comerţul dintre Marea Roşie şi Nil (nu Mediterana), însă a fost terminat abia în timpul domniei persanului Darius I, un secol mai tîrziu. Nechao a întrerupt proiectul deoarece „un oracol îl vestea că se muncea fără rost pentru un «barbar»”[34] – adică populaţia nonegipteană –, iar pînă în acel punct proiectul îi costase viaţa pe 120.000 de muncitori. Herodot continuă: „Necos s-a apucat de isprăvi războinice. El porunci să se facă trireme, unele pentru marea de miazănoapte, altele, în Golful Arab, pentru Marea Roşie. Calele lor şi acum mai pot fi văzute. De aceste corăbii Necos s-a folosit cum a avut nevoie”. Probabil că Nechao a încercat să apere de atacurile piraţilor transporturile de pe Marea Roşie. Nu se ştie dacă constructorii şi marinarii folosiţi de el erau greci, fenicieni sau egipteni, însă în Naucratis existau fără nici o îndoială echipaje şi constructori greci. Exista un precedent important în ceea ce priveşte implicarea Tirului în activităţile comerciale din Marea Roşie, iar antipatia faţă de vecinii lor asirieni şi babilonieni se poate să-i fi condus pe mulţi negustori fenicieni să-şi caute norocul acolo, aşa cum făcuseră şi strămoşii lor.

Herodot a fost acuzat de naivitate sau chiar mai rău, mai ales în privinţa relatării circumnavigaţiei Africii la porunca lui Nechao. Cu toate acestea, el a fost un fin observator, atent şi meticulos, care a consemnat călătorii ce s-au întins pe mii de mile în jurul Mării Negre şi Egee, în Mesopotamia, Levant şi Egipt, Grecia continentală şi Italia. Fiind originar din dinamicul port maritim Halicarnassus (Bodrum, Turcia) din fosta Caria, sud-vestul Anatoliei, el a petrecut mult timp pe mare şi era familiarizat cu posibilităţile corăbiilor şi navigatorilor din vremea sa. Potrivit lui Herodot, călătoria în jurul Africii dura trei ani, în timpul cărora marinarii se opreau toamna ca să

însămînţeze pămîntul pentru anul următor. El mai scrie, cu oarecare neîncredere, că în timpul călătoriei lor de la est la vest marinarii aveau soarele în dreapta.

> Fenicienii, pornind deci din Marea Eritree, îşi urmau drumul pe Marea de miazăzi; cum sosea toamna, ei coborau pe uscat şi se apucau de semănat pămîntul Libyei prin locurile unde se nimereau să fi ajuns de fiecare dată, rămînînd acolo pînă la seceriş. După seceratul grîului porneau din nou pe mare şi, cînd s-au împlinit doi ani, în cel de-al treilea, trecînd prin Coloanele lui Heracle, s-au întors în Egipt. Ei povesteau lucruri pe care eu nu le cred – le-or fi dînd poate alţii crezare –, anume că, în timp ce făceau înconjurul Libyei, aveau soarele de-a dreapta lor[35].

Detaliul din final conferă credibilitate relatării, deoarece, navigînd de la est la vest de-a lungul coastei sudice a Africii, soarele este la dreapta – adică în nord. Deşi mulţi au considerat relatarea lui Herodot plăsmuirea unei imaginaţii bogate, faptul că aveau să treacă peste 2.000 de ani pînă la următoarea călătorie de acest fel nu înseamnă că ea era imposibilă în Antichitate. Chiar şi cu timpul rezervat celor două sezoane agricole, fiecare de cîte patru luni, pentru o călătorie de trei ani în jurul Africii – de aproximativ 16.000 de mile marine – era necesar un avans de nu mai mult de 20 de mile pe zi. Herodot plasează după această poveste una despre o circumnavigare a Africii eşuată în secolul al V-lea î.e.n. Condamnat la moarte pentru viol, unui văr al regelui Persiei, Xerxes, pe nume Sataspes, i s-a oferit o comutare a pedepsei dacă accepta să navigheze în jurul Africii în sens invers acelor de ceasornic – din Egipt, prin Coloanele lui Heracles, iar apoi spre sud. Sataspes a navigat de-a lungul coastei africane a Atlanticului timp de cîteva luni, însă a fost nevoit să se întoarcă deoarece „corabia n-a mai putut merge înainte, ci a fost ţintuită locului”[36]. Cu atît de puţine date, este imposibil să ştim cît de departe ar fi putut acesta să navigheze, însă contracurenţii şi vînturile din Golful Guineei ar fi împiedicat înaintarea vaselor cu pînze pătrate ale Antichităţii. Ca nobil persan, este aproape sigur că Sataspes nu era în stare să contemple, darămite să ducă la bun sfîrşit o astfel de călătorie. Indiferent de scuzele pe care le va fi oferit Sataspes pentru eşecul său, Xerxes nu a fost impresionat şi a ordonat ca vărul său să fie tras în ţeapă.

Alte surse descriu inițiative asemănătoare. Cu puțin înainte de Sataspes, un negustor cartaginez pe nume Hanno[37] a navigat spre sudul Mogadorului, probabil pînă la Capul Juby, în Mauritania (27°58Ń), posibil spre Insula Cerne (16°45Ń), în largul coastei Senegalului, sau poate chiar către coasta ecuatorială a Camerunului, în Golful Guineei. Un *periplus* (ghid al marinarului) din secolul al VI-lea din Massilia (Marsilia) sugerează că există marinari care au ajuns pînă la Finisterre, în nord-vestul Spaniei, și amintește și de Albion sau Anglia. Lui Himilco[38], un marinar din secolul al V-lea î.e.n., i-au trebuit patru luni pentru a face o călătorie la nord de Gibraltar care se poate să-l fi purtat tocmai pînă în Bretania sau în sudul Angliei, iar în secolul al IV-lea î.e.n., un grec din Massilia pe nume Pytheas a explorat Golful Biscaya, Insulele Britanice, posibil chiar și niște ținuturi neidentificate mai departe la nord, călătorie despre care vom discuta în capitolul 9. Însă majoritatea navigatorilor din Mediterana rămîneau în marea lor teritorială – „ca niște broaște în jurul unei bălți”[39], în formularea lui Platon – desăvîrșindu-și activitățile comerciale, abilitățile navigaționale și, mai presus de toate, vasele.

Trirema

Arheologii au descoperit puține vase negustorești din anii 1000-400 î.e.n. și, cu toate că rămășițele încărcăturilor lor au oferit indicii prețioase în privința comerțului și a comercianților, majoritatea cocilor au dispărut, iar ceea ce s-a păstrat nu ne ajută prea mult să înțelegem tehnicile de construcție a vaselor. Deși nu s-a păstrat nici un vas de război pînă în zilele noastre, acestea erau cele mai mari și mai complexe – iar astăzi sînt cele mai studiate – vase de la începutul mileniului I î.e.n. Fenicienii și grecii au fost primii care au făcut o distincție clară între vasele cu destinație comercială și cele construite pentru luptă. Ideea de a nu folosi corăbiile doar ca mijloace de transport ale trupelor,

menite să fie transformate în cîmpuri de luptă plutitoare, ci şi pentru a neutraliza vasele inamice a apărut în jurul secolului al IX-lea î.e.n., perioadă din care datează prima imagine a pintenului corabiei. La început, acesta se poate să fi fost o prelungire frontală a chilei. În forma sa mai dezvoltată, acesta era acoperit cu un înveliş greu de bronz, obţinîndu-se astfel ceea ce era în esenţă un berbec masiv, cu o forţă mare, viteză şi putere de lovire, menit să perforeze corăbiile inamice. Singurul pinten care s-a păstrat pînă în zilele noastre, găsit pe coasta israeliană, lîngă Atlit, datează din secolul al II-lea î.e.n. şi are o lungime de 2,25 metri, fiind montat pe o armătură de cedru, ulm şi pin. Pentru a susţine pintenul – cel de la Atlit cîntăreşte 465 de kilograme – şi a împiedica dezintegrarea lor la impactul cu alte vase, cocile corăbiilor trebuiau să fie solide.

Cele mai mari vase din această perioadă timpurie erau penteconterele, numite astfel fiindcă aveau 50 de vîslaşi. O penteconteră cu un rînd de vîslaşi avea 20 de metri sau chiar mai mult, motiv pentru care vasul devenea greu, dificil de manevrat şi de apărat, fiind în acelaşi timp o ţintă inutil de mare. Prin urmare, nu este surprinzător că în aceeaşi perioadă au fost dezvoltate primele corăbii cu două rînduri de rame – biremele –, care aveau acelaşi număr de vîslaşi aşezaţi pe două niveluri, într-o cocă a cărei lungime era redusă aproape la jumătate. Aceste corăbii mai puternice şi mai compacte puteau susţine o punte înălţată pentru infanterie, arcaşi şi suliţaşi, ceea ce le-a sporit capacitatea ofensivă, protejîndu-i în acelaşi timp pe vîslaşi, care erau adăpostiţi. Pentru deplasările obişnuite, probabil că vîslaşii erau poziţionaţi pe puntea superioară, puntea de jos fiind folosită doar în bătălii. Ilustraţii din secolul al VIII-lea î.e.n. redau corăbii cu vîslaşi pe două niveluri, însă primele bireme adevărate sînt reprezentate în basoreliefurile de la Ninive, unde este reprodusă fuga către Cipru a lui Luli din Tir. Acestea redau două rînduri de vîslaşi; vîslele de pe rîndul de jos ies prin nişte deschizături tăiate în cocă (ferite de apă cu ajutorul unor manşoane din piele), pe cînd vîslele de sus se află la nivelul parapetului navei. În loc să

dispună vîslaşii pe rînduri suprapuse, băncile sînt amplasate în trepte, pentru a menţine centrul de gravitaţie al corabiei mai jos.

O prelungire firească a biremei, trirema[40] a fost dezvoltată de-a lungul secolului al VII-lea î.e.n. şi a fost creată prin adăugarea unui al treilea rînd de vîslaşi. (Cuvîntul *triremă* provine din latina tîrzie, însemnînd „cu trei rînduri de vîsle”. Atît marinarii greci, cît şi cei romani foloseau termenul grecesc *trieră*[41], însemnînd „prevăzută cu trei”.) Cel mai des întîlnite vase de război din această perioadă erau triconterele, „cu 30 de vîsle”, şi penteconterele; ilustraţiile din secolul al VI-lea î.e.n. înfăţişează tricontere şi pentecontere cu unul sau două rînduri de bănci. Triremele, în schimb, erau vase cu un număr standard de vîslaşi, poziţionaţi într-o configuraţie fixă: 27 de vîslaşi pe fiecare latură pe băncile de jos şi pe cele din mijloc (respectiv talamiţi şi zigiţi) şi 31 de traniţi pe fiecare bord pe rîndul de sus, ajungîndu-se la un total de 170. Ca şi în bireme, vîslaşii erau aşezaţi în trepte, zigiţii deasupra şi mai în faţa talamiţilor, traniţii deasupra şi în faţa zigiţilor. Pentru a compensa înălţimea la care se aflau faţă de apă – aproximativ 1,5 metri, spre deosebire de 0,5 metri în cazul talamiţilor – vîslele traniţilor erau sprijinite pe furcheţi care creşteau randamentul vîslaşilor.

La Atena, cei mai bogaţi cetăţeni îndeplineau rolul de trierarhi, responsabilitatea lor fiind echiparea triremelor şi plata echipajului în numele statului. Deşi titlul înseamnă „căpitan de trirem㔝, dacă trierarhul nu avea experienţă navală, controlul operaţional era lăsat pe seama unui profesionist. În afară de vîslaşi, pe trireme erau şi oameni care ţineau ritmul cu fluiere şi tobe, observatori, nostromi şi cîrmaci, un contingent de hopliţi, arcaşi şi suliţaşi. Numărul celor din urmă diferea în funcţie de efectivele militare disponibile şi tacticile preferate. La bătălia de la Salamina din anul 480 î.e.n., corăbiile ateniene aveau cam zece războinici la bord, iar perşii 30. Numărul mic de războinici atenieni reflectă lipsa enormă de efective după echiparea unei flote cu 34.000 de vîslaşi, mulţi dintre ei recrutaţi dintre aliaţi. Mai tîrziu, atenienii au lărgit punţile superioare ale triremelor

pentru a face loc mai multor soldaţi, dezvoltare ce a permis şi plasarea unor paravane protectoare în jurul talamiţilor.

Grupurile de trireme navigau fie în şir (cu prova aliniată la pupa celei din faţă), fie în linie (una lîngă alta), prima fiind formaţia standard de croazieră, iar cea din urmă folosită în bătăliile navale. Deşi triremele aveau velatură (două catarge pînă în secolul al V-lea î.e.n.), probabil că pînzele nu erau folosite atunci cînd vasul era propulsat cu vîsle, deoarece, dacă vîntul bătea din altă direcţie decît din pupa, vasul se înclina prea mult, diminuînd randamentul vîslaşilor. Corăbiile puteau atinge viteze impresionante[42] doar cu ajutorul vîslelor. Tucidide descrie o călătorie fără oprire între Pireu şi Mytilene pe care o triremă a făcut-o în puţin peste 24 de ore, la cca 7,5 noduri pe oră, iar Xenofon, una de 129 de mile din Bizanţ pînă la Heraclea, pe Marea Neagră, la o viteza medie de aproximativ şapte noduri. O replică a unei trireme numită *Olympias* a atins viteze maxime de şapte noduri în prima sesiune de teste. (Triremele erau cu pînă la 30% mai rapide decît penteconterele, care au rămas vasele de război standard ale oraşelor-state mai mici, cărora le lipseau resursele necesare pentru a construi sau a echipa vase mai mari.)

Practica era esenţială pentru perfecţionarea tacticilor deosebit de rafinate ale bătăliilor între trireme[43], care necesitau coordonarea nu doar a acţiunilor vîslaşilor din fiecare corabie, ci şi a acţiunilor diferitelor vase. Ca măsură defensivă, corăbiile se puteau poziţiona într-un cerc cu pintenul îndreptat spre exterior, cea mai bună măsură de contracarare a acestei tactici fiind încercuirea grupului – manevră numită *periplous* – înainte de a ataca corăbiile inamice. O altă formă de *periplous* implica rotirea unei corabii în jurul unui atacator angajat în urmărire, pentru a-l ataca la pupa sau la travers. O manevră distinctă era *diekplous*, „ruperea liniei vaselor inamice şi înaintarea cu cea mai mare viteză”, în care vasele aliniate spărgeau linia inamicului înainte de a-i lovi corăbiile la pupa, cea mai vulnerabilă parte a unei trireme.

Ca în orice epocă, puterea navală în Antichitatea clasică

depindea de rezerve vaste de resurse naturale şi umane, precum şi de un motiv pentru a le desfăşura pe mare. Întreţinerea unei flote militare solicita un devotament civic profund, iar omul de stat Pericle nu a exagerat prea mult atunci cînd, la începutul Războiului Peloponesiac din anul 460 î.e.n., le-a reamintit atenienilor că „navigaţia este un meşteşug ca oricare altul şi nu se îngăduie s-o practici la întîmplare, ca pe un ceva de mică importanţă, ba mai mult, nici nu se poate ca, pe lîngă îndeletnicirea cu navigaţia, să mai faci ceva”[44]. Atenienii ştiau foarte bine acest lucru. În ajunul celei de-a doua invazii persane a Greciei din urmă cu 20 de ani, ei aveau banii, materialul şi motivele necesare pentru a construi cea mai puternică şi mai bine pregătită flotă din estul Mediteranei. Flotele militare ale Siracusei şi Cartaginei erau, poate, la fel de mari sau chiar mai mari decît a lor, iar deşi Imperiul Persan putea întrece Atena şi pe aliaţii săi, vasele sale erau recrutate din rîndul unor supuşi diferiţi, comandaţi de ofiţeri străini. Acest lucru nu înseamnă că rezultatul invaziei persane nu a fost vreodată sub semnul îndoielii, fiindcă a fost cu siguranţă, iar victoria grecilor s-a datorat unei combinaţii de strategii politice nesistematice, calcule strategice greşite ale persanilor şi tactici hazardate care ar fi putut duce atît la un eşec, cît şi la succes.

Războaiele greco-persane

În anul 559 î.e.n., Imperiul Neobabilonian a fost doborît de Cirus cel Mare, fondatorul Dinastiei Ahemenide (550-330 î.e.n.), care s-a născut în tribul Persis din sud-vestul Iranului de la care vine numele Persia. Zece ani mai tîrziu, Cirus era regele mezilor din nordul Iranului, iar pînă în 525 î.e.n. cucerise Egiptul şi Lidia, cu oraşele-state greceşti ioniene. Ionienii au acceptat dominaţia persană pînă în 499 î.e.n., cînd succesorul lui Cirus, Darius, a organizat o expediţie pentru a cuceri Naxos, cea mai mare dintre

Insulele Ciclade, la aproximativ jumătatea distanţei dintre Ionia şi Pelopones. Miletul s-a aliat cu celelalte oraşe-state ioniene pentru a organiza o revoltă împotriva stăpînirii persane, însă apelurile la grecii de pe continent nu au primit cele mai entuziaste răspunsuri. Sparta, cel mai puternic oraş-stat, a trimis o singură triremă în recunoaştere. Atena şi Eretria erau singurele oraşe care au oferit un sprijin important, trimiţînd 20, respectiv cinci corăbii, ceea ce a însemnat, în rezumatul cu tîlc al lui Herodot, „începutul nenorocirilor pentru eleni şi barbari”[45].

După ce au traversat Marea Egee, atenienii au pornit în marş către Sardes, căruia i-au dat foc, retrăgîndu-se în grabă. Cu doar 353 de trireme, ionienii nu se comparau cu flota Persiei, formată din 600 de trireme feniciene, egiptene şi capadociene, care a atacat Miletul în 494 î.e.n. Puţinele corăbii ioniene care nu au abandonat cauza au fost distruse sau capturate într-o bătălie ce a avut loc lîngă Insula Lade din apropiere, înfrîngere ce a pus efectiv capăt revoltei ioniene. Perşii au continuat să facă ravagii în jurul Hellespontului şi au cucerit o serie de oraşe greceşti pe ambele părţi ale strîmtorii. În pofida acestui succes, Darius a jurat să-i pedepsească pe atenieni pentru distrugerea oraşului Sardes şi „a poruncit uneia dintre slugile sale să rostească de trei ori, de fiecare dată cînd o să-i aducă mîncarea: «Stăpîne, adu-ţi aminte de atenieni»”[46]. În anul 491 î.e.n., perşii au iniţiat prima invazie a Greciei sub conducerea ginerelui lui Darius, Mardonios. Transportîndu-şi trupele peste Hellespont, Mardonios s-a îndreptat spre sud cu intenţia de a cuceri Eretria şi Atena. După debarcarea armatei în Europa, flota persană a navigat spre sud, de-a lungul coastei, pînă la promontoriul ostil al Peninsulei Athos (Acte), unde o furtună a scufundat 300 de corăbii şi a înecat 20.000 de marinari. Perşii au mai suferit contralovituri militare şi în Tracia, iar cînd în cele din urmă au obţinut superioritatea, Mardonios a ales să se întoarcă acasă.

Dacă şi-ar fi urmărit obiectivul iniţial, perşii nu s-ar fi confruntat cu o rezistenţă organizată. Atena şi Egina, vechi rivale, erau în război de 15 ani, iar cea din urmă învinsese de curînd o

flotă de corăbii ateniene şi corintiene. Darius a organizat a doua expediţie în acest context. Herodot oferă ceva mai multe detalii despre structura „întregii flote”[47] a persanilor, care includea „corăbiile de transportat cai, pe care Darius poruncise tributarilor săi, cu un an înainte, să le aibă gata. Urcînd caii pe aceste vase şi îmbarcînd în corăbii şi oştirea pedestră, luară calea mării spre Ionia cu 600 de trireme”. De data aceasta, perşii au traversat direct Marea Egee, „temîndu-se foarte mult, după cîte cred eu, să facă ocolul Athosului”. Existau însă şi avantaje militare şi politice. După cucerirea Naxosului, perşii au debarcat în Eubeea, pregătind un atac asupra Aticii. Pe cîmpia de la Maraton, la 42 de kilometri de Atena, atenienii şi plateenii i-au respins pe invadatori şi le-au capturat şapte corăbii. Perşii s-au regrupat şi au încercat să atace Atena de pe mare, dar, cînd corăbiile lor s-au apropiat de plaja Faleron, care servea drept port al Atenei, armata ateniană era deja pe uscat pentru a li se opune, aşa că perşii au plecat.

Darius a plănuit o nouă invazie a Greciei, însă o revoltă în Egipt şi o dispută în privinţa ordinii la succesiune (care a fost cîştigată de fiul său Xerxes) l-au obligat să amîne punerea sa în practică. După ce Xerxes a înăbuşit revolta egiptenilor, sfetnicii săi – inclusiv exilaţii atenieni care locuiau în capitala imperială Susa – l-au îndemnat să reia războiul cu Atena. Ignorîndu-l pe unchiul său Artabanus, care a argumentat că facţiunea prorăzboi subestima intenţionat abilităţile şi hotărîrea grecilor, Xerxes a pregătit o flotă de invazie formată din 1.207 trireme şi 1.800 de vase de transport. La fel ca înainte, perşii au lăsat cea mai mare parte a operaţiunilor navale în seama fenicienilor, egiptenilor, ionienilor şi grecilor de pe continent, care preferau să se alieze cu cel mai puternic imperiu din lume decît să lupte de partea unui mic popor gîlcevitor. Se estimează că numărul grecilor care luptau pentru perşi era egal cu numărul celor care luptau împotriva lor.

Dimensiunea flotei justifica îngrijorarea lui Artabanus că duşmanii cei mai puternici ai Persiei nu erau grecii, ci marea şi

uscatul: „După cîte îmi închipui eu, nicăieri nu se află un golf al mării atît de încăpător pentru a-ţi adăposti flota şi care, în caz de furtună, să te asigure că vasele vor scăpa nevătămate; mai mult, nu trebuie să fie un singur golf de acest fel, ci asemenea adăposturi să se găsească de-a lungul întregii coaste pe lîngă care treci”[48]. Artabanus trebuie să fi fost un bun cunoscător al amplelor pregătiri logistice, care implicau transportul proviziilor, al cailor de război, al animalelor de povară şi două remarcabile realizări inginereşti. Prima era crearea a două poduri de vase[49] peste Hellespont (finalizate în mai 480 î.e.n.), astfel încît armata să poată merge pe jos din Asia pînă în Europa. Deoarece curentul poate avea o viteză de patru noduri sau mai mult, crearea unui pod de corăbii peste Hellespont era o întreprindere dificilă, însă nu era o idee nouă. Darius făcuse poduri de corăbii atît pe Hellespont, cît şi pe Dunăre în timpul unei campanii împotriva sciţilor în 512 î.e.n. Podurile de corăbii ale lui Xerxes erau formate din trireme şi pentecontere ancorate în Hellespont – potrivit lui Herodot, podul din nord, în amonte, era format din 360, iar cel din sud din 314 pentecontere şi trireme –, unite de două frînghii de in şi patru de papirus desfăşurate între cele două ţărmuri. Odată întocmită această structură, s-au aşezat scînduri între corăbii şi au fost ridicate parapete pentru ca animalele de povară şi caii să nu intre în panică la vederea apei.

La fel de ambiţioasă a fost săparea unui canal prin Peninsula Athos, pentru a preveni repetarea dezastrului din 491 î.e.n. Deşi au existat dubii chiar şi în Antichitate în privinţa acurateţei relatării lui Herodot, excavaţiile din anii 1990 au scos la iveală un canal lung de 2,5 kilometri, cu o lăţime de aproximativ 30 de metri – „de o lăţime aşa de mare, încît două triere puteau să plutească în aceeaşi direcţie”[50]. Lui Herodot proiectul îi inspira dispreţ, nu pentru că perşii încercau să evite pericolele mării, ci pentru că era o demonstraţie ostentativă din partea lui Xerxes: „A poruncit să se sape acest canal numai din trufie, dornic să-şi arate puterea şi să lase în urmă-i o amintire nepieritoare”, continuă Herodot, „deşi oamenii puteau să tragă corăbiile peste istm fără

nici o trudă", aşa cum au făcut pe istmul Corint.

În tot acest timp, atenienii nu au stat degeaba. După Maraton, a existat un dezacord vădit între hopliţi (soldaţi de infanterie), care şi-au asumat meritul, pe bună dreptate, pentru victorie, şi cei care erau în favoarea unei soluţii navale. Cel mai hotărît avocat al celei din urmă era Temistocle, un veteran de la Maraton care totuşi a susţinut că apărarea cea mai bună ar fi abandonarea Atenei şi refugierea în recent dezvoltatul port Pireu împreună cu o flotă puternică. Au fost demarate pregătirile pentru apărarea Pireului, însă nu au existat fonduri suplimentare pentru construirea unei flote pînă cînd nu s-a descoperit un filon bogat de argint la minele Laurion din apropiere. Deşi grecii erau conştienţi de pregătirile pe care le făcea Xerxes pentru o nouă invazie, Temistocle a susţinut ideea unei flote care să asigure defensiva nu împotriva Persiei, ci a Eginei, cu care Atena era din nou în război. După cum scria Herodot: „Izbucnirea acestui război a scăpat, într-adevăr, de primejdie Elada, deoarece i-a silit pe atenieni să devină marinari"[51]. Urmînd planul promovat de Temistocle şi de susţinătorii flotei, atenienii au lansat la apă şase pînă la opt trireme pe lună în următorii trei ani.

Salamina, 480 î.e.n.

Printr-o coincidenţă, în anul dinaintea celei de-a doua invazii persane, oracolul din Delfi a profeţit că cea mai bună apărare a Atenei era „întăritura ei de lemn"[52] şi că „divina Salamina avea să aducă moartea fiilor femeilor". Atunci cînd sensul acestor profeţii a fost dezbătut la Atena, Temistocle a insistat că „întăritura de lemn" nu se referea la palisadele de lemn din jurul Acropolei (interpretarea cea mai evidentă), ci la triremele Atenei, iar trimiterea la „divina" Salamina, insula mare de la sud de Atica, le era favorabilă grecilor. Argumentele lui Temistocle au avut cîştig de cauză, iar atenienii şi-au dus femeile şi copiii în Pelopones, în timp ce bătrînii şi bunurile transportabile au fost duşi în

Salamina. Bărbaţii Atenei şi aliaţii lor, inclusiv Sparta, Corint şi chiar Egina, au fost trimişi pe corăbii, jumătate dintre ele navigînd către capul Artemisium, la capătul nordic al Eubeei. Temistocle a justificat această desfăşurare avansată a flotei prin faptul că astfel se împiedica înaintarea flotei persane în josul coastei şi reunirea acesteia cu armata, pe care el spera ca spartanii să o blocheze la trecătoarea Termopile, la aproximativ 65 de kilometri spre vest de Artemisium. Două furtuni de mijloc de august au scufundat aproximativ o treime din flota lui Xerxes. S-au purtat două bătălii, o acţiune de hărţuire iniţiată de Temistocle pentru a testa abilităţile şi hotărîrea perşilor şi un atac persan la Artemisium. A doua a fost o luptă violentă – jumătate din corăbiile ateniene au fost avariate –, deşi rezultatul ei nu a fost clar, însă, atunci cînd Temistocle a aflat că cei trei sute de spartani fuseseră anihilaţi la Termopile, le-a poruncit grecilor să se întoarcă la Salamina. În vreme ce perşii se îndreptau spre sud, spartanii au votat pentru abandonarea Aticii şi a Salaminei pentru a-şi concentra apărarea Peloponesului pe istmul Corint. Temistocle a atras atenţia că în apele deschise ale Golfului Saronic libertatea de manevră a flotei persane, care era mai mare, îi va da duşmanului un avantaj important. El a mai anunţat că, dacă locuitorii Peloponesului refuzau să lupte la Salamina, atenienii îşi vor lua cele două sute de corăbii, îşi vor îmbarca familiile şi vor naviga spre o colonie din Italia, lăsîndu-i pe ceilalţi să se apere singuri.

Strîmtoarea Salamina este un canal lung şi neregulat, vegheat la est de Insula Psytaleia. Strîmtoarea se îngustează brusc cu aproximativ o jumătate de milă înainte de a se deschide spre Golful Eleusis, între Salamina şi continent. Canalul în formă de „S” aflat la vest, spre Golful Megara, este şi mai îngust. Era în avantajul persanilor să-i atragă pe greci în ape deschise, însă nu era în interesul lui Xerxes să-şi prelungească expediţia mai mult decît era nevoie şi aproape toţi sfetnicii săi, cu o singură excepţie, au pledat pentru un atac imediat. Cea care făcea notă discordantă era tirana Halicarnasului, Artemisa, al cărei sfat direct a fost ca

Xerxes să aibă răbdare. Ea a motivat că, în lipsa proviziilor şi temîndu-se de un atac în Pelopones, coaliţia grecească se va dizolva repede. De asemenea, ea a observat că armata persană depindea logistic de flotă şi, cu o intuiţie remarcabilă, a dat următorul sfat: „Dacă însă ţii să înfrunţi pe dată duşmanul într-o bătălie pe mare, tare mi-e teamă ca pierderile din armata navală să nu aducă supărări mari şi în rîndurile celei de uscat”[53]. Xerxes a apreciat francheţea Artemisei, însă nu a ţinut cont de sfatul ei.

Potrivit lui Herodot şi Eschil – un veteran al acestei bătălii, care este subiectul celei mai vechi dintre piesele sale, *Perşii* –, în noaptea de dinaintea bătăliei un mesager grec le-a spus perşilor că unii dintre greci plănuiau să fugă prin canalul care dădea în Golful Megara. Cea mai mare parte a flotei persane era poziţionată spre est, în jurul Insulei Psytaleia, şi, pentru a împiedica o evadare, a fost trimisă o escadră pentru a păzi canalul. La răsăritul soarelui, în dimineaţa de 25 septembrie, Xerxes şi suita sa şi-au aruncat privirile asupra Strîmtorii Salamina de pe uscat. Atunci cînd în Golful Eleusis a intrat o escadră grecească, el a ordonat corăbiilor sale să avanseze în pîlnia strîmtorii, presupunînd că grecii fugeau către canalul blocat. Însă, atunci cînd fenicienii au avansat, alte corăbii greceşti au pornit la atac din Salamina.

Pe măsură ce şirurile de corăbii persane pătrundeau în strîmtoarea îngustă, bătălia a căpătat amploare. Cei din corăbiile din faţă au încercat să se retragă din strîmtoare tocmai cînd camarazii lor continuau să pătrundă dinspre Psytaleia, iar corăbiile greceşti „înconjurat-au insula, încît/ Nu mai ştiau ai noştri cum să scape”. Rezultatul bătăliei pare să fi fost pecetluit devreme, însă lupta a continuat toată ziua şi mii de oameni au pierit împreună cu vasele lor, marinarii fiind îngropaţi pe băncile lor de dedesubt de soldaţii aruncaţi de pe punţile superioare şi înecîndu-se sub greutatea armelor şi armurilor lor. Nici cei din apă nu au fost cruţaţi: „Izbesc în noi ca-n nişte peşti, zdrobind/ Spinări şi ţeste, cu bucăţi de vîsle,/ Cu resturile smulse din epave…/ Şi nu mă simt în stare/ Să-nşir aice numărul de pierderi;/

Nu mi-ar ajunge zece zile în şir!”[54]. Perşii şi-au dat seama că sînt înfrînţi mai repede decît grecii, care s-au pregătit nerăbdători de un nou atac, însă s-au trezit la două zile după bătălie că flota persană plecase din Faleron în timpul nopţii. Bătălia i-a costat probabil[55] pe greci 40 de trireme, rămînîndu-le aproximativ 270, în timp ce perşii pierduseră aproximativ 200 de corăbii, rămînîndu-le numai 250 – doar o mică parte din numărul lor de la începutul campaniei. Aşa cum avertizase Artemisa, lipsa flotei însemna lipsa proviziilor, iar Xerxes a evacuat cît a putut de repede cea mai mare parte a trupelor sale din Atica.

Pe lîngă recunoaşterea meritelor viziunii strategice a lui Temistocle, Salamina i-a obligat pe perşi să intre în defensivă şi le-a asigurat grecilor controlul incontestabil asupra Mării Egee. Odată cu sfîrşitul războiului a început şi epoca Greciei clasice, o perioadă diferită şi în acelaşi timp similară într-un mod remarcabil cu epoca arhaică de dinainte. Popoare cu aceeaşi limbă, religie şi perspectivă culturală generală locuiau pe teritoriul care, în mare parte, corespunde teritoriului actual al Greciei, precum şi în Hellespont şi Ionia, părţi ale coastei Mării Negre şi mare parte din Sicilia şi sudul Italiei. Din punct de vedere politic, lumea grecească era sfîşiată de rivalităţi străvechi. Cu toate acestea, diferenţele dintre perioada arhaică şi cea clasică erau mai importante. Dacă Atena nu a eclipsat Sparta drept cel mai puternic oraş-stat din Grecia, cele două erau cel puţin egale. Mai mult, autoritatea dobîndită recent de Atena se datora flotei militare ce, din punctul de vedere al dimensiunii, organizării şi abilităţii dovedite, nu se compara cu alta din lume. Interpretarea de către Temistocle a previziunilor oracolului din Delfi a avut consecinţe profunde nu doar pentru Atena şi lumea grecească, ci şi pentru cursul ulterior al istoriei maritime, pînă în prezent. Potrivit lui Tucidide, Temistocle a crezut că „atenienii, devenind un popor de marinari, vor realiza un mare progres, dobîndind în felul acesta putere; astfel, el a fost cel dintîi care a îndrăznit să le spună că trebuie să se ocupe de navigaţie şi de îndată, au început să zidească”[56]. Pentru prima oară era posibilă imaginarea unei

puteri imperiale vaste, a cărei bogăţie provenea din comerţul maritim neintermediat la mare distanţă şi ale cărei prerogative erau întărite de superioritatea navală.

Războaiele Peloponesiace, 460-404 î.e.n.

Oportunitatea Atenei a apărut la scurt timp după retragerea persanilor, cînd o forţă navală grecească reunită a fost trimisă pentru a eradica şi ultimele rămăşiţe ale ameninţării persane dintre Creta şi Hellespont. Relaţiile dintre Sparta şi Atena erau bune, iar cînd spartanii au fost nevoiţi să-şi revoce generalul care se făcuse de ruşine, le-au cedat atenienilor responsibilitatea de a patrula în Marea Egee. În 478 î.e.n., atenienii au format Liga maritimă de la Delos, o alianţă menită să asigure o apărare comună împotriva agresiunii persane, sub hegemonia Atenei. Atenienii au numit nişte *hellenotamiai*[57] care primeau contribuţiile pe Insula Delos (de unde şi numele modern al ligii), sub formă de argint şi corăbii. Bogăţiile adunate din aceste contribuţii, dar şi rod al prosperităţii comerciale care a transformat Pireul într-un centru al comerţului din Marea Egee nu au fost folosite doar pentru nevoile defensive ale ligii. Acestea au fost utilizate şi ca fonduri pentru proiectele unor construcţii extravagante, precum Partenonul, care sînt repere ale Atenei clasice, păstrate pînă în zilele noastre. Cum cele 170 de oraşe ale ligii au fost încurajate să contribuie cu argint în loc de corăbii, atenienii şi-au asumat răspunderea grea a luptelor în numele ligii şi, ca urmare, a dezvoltat o flotă care putea înfrînge pe oricine ar fi ajuns în zonă. Cu timpul, liga a fost transformată dintr-o asociaţie liberă a Atenei şi a aliaţilor ei independenţi într-un imperiu atenian coercitiv. În 465 î.e.n., atenienii au zădărnicit o încercare a Insulei Thasos, bogată în argint, de a se retrage din ligă, iar 15 ani mai tîrziu, s-a renunţat la aparenţele de alianţă cooperativă atunci cînd vistieria a fost transferată de la Delos la

Atena.

Oraşul-stat maritim şi-a îndreptat privirile şi dincolo de Marea Egee. O piatră funerară din anul 460 î.e.n., inscripţionată cu numele a 177 de soldaţi, dovedeşte amploarea puterii ateniene în această perioadă: „Aceştia au murit în război în Cipru, Egipt, Fenicia, Halieis, Egina, Megarid în acelaşi an”[58]. Ciprul era un continuu teatru de război între greci şi persani, atracţiile sale principale fiind cuprul, cerealele şi lemnul, în timp ce Egiptul oferea perspectiva unui bogat comerţ cu cereale, precum şi ocazia de a susţine rezistenţa faţă de stăpînirea persană. În 450 î.e.n., grecii i-au bătut pe perşi într-o bătălie purtată în portul cipriot Salamina. Ulterior, Artaxerxes al Persiei a decis să negocieze Pacea lui Callias, un triumf suprem pentru puterea navală ateniană: perşilor li s-a interzis să trimită vase de război la vest de Lycia, în sud-vestul Anatoliei, sau la sud de Marea Neagră şi nu puteau să-şi aducă armatele la mai puţin de trei zile de marş de coasta Ioniei, la care au renunţat să mai aibă vreo pretenţie.

Piatra funerară din anul 460 î.e.n. aminteşte şi ostilităţile cu Corintul la începutul unui conflict de 15 ani cunoscut ca Primul Război Peloponesiac. Atunci cînd Atena a intervenit mai tîrziu într-un conflict trilateral între Corint şi două dintre coloniile sale, corintienii i-au îndemnat pe aliaţii lor spartani să invadeze Atica pentru a elibera Grecia de puterea aroganţilor atenieni. Menit să dureze mai mult de un sfert de secol, Războiul Peloponesiac se împarte în patru etape: Războiul lui Arhidamos (431-421 î.e.n.), Pacea lui Nicias (421-415), expediţia siciliană (415-413) şi Războiul de pe Deceleia (413-404). La început, liderul atenienilor a fost Pericle, aristocrat din naştere şi prin conduită, însă populist şi, prin promovarea puterii navale, urmaş politic al lui Temistocle. Acest lucru aproape că a garantat faptul că Războiul Peloponesiac avea să depindă de acţiuni ale flotei mai mult decît oricare alt război purtat anterior. După cum a relatat Tucidide, Pericle a formulat o viziune de ansamblu a puterii maritime:

> Voi vă gîndiţi numai că guvernaţi pe aliaţi, dar eu am să vă arăt că dintre cele două spaţii, pămîntul şi marea, care în mod evident este important să fie stăpînite, pe

unul, atît cît aveţi acum, sînteţi în întregime stăpînii cei mai puternici şi încă, dacă veţi mai voi, veţi avea, căci nu există nimeni, nici rege, nici vreunul din neamurile ce trăiesc în prezent, care, dacă plutiţi cu flota, aşa cum este echipată acum, să vă poată împiedica59.

În primii şase ani de război, spartanii i-au constrîns pe atenieni să se limiteze la Atena, Pireu şi la coridorul dintre lungile ziduri care le uneau. Cu toate acestea, atenienii nu erau în pericol iminent atîta vreme cît controlau marea şi puteau importa bunurile de care aveau nevoie. Principalul lor scop strategic era să menţină libera circulaţie a cerealelor din Marea Neagră, pentru care aveau susţinerea conducătorilor traci şi macedoneni şi care a permis oraşului să supravieţuiască unei epidemii de ciumă ce a ucis un sfert din populaţie, inclusiv pe Pericle. Conflictul s-a extins în 427 î.e.n., atunci cînd atenienii au trimis o flotă pentru a-i susţine pe aliaţii lor sicilieni împotriva Siracusei şi pentru a bloca transporturile de cereale din Sicilia către Pelopones. Prima campanie siciliană s-a terminat fără vreun rezultat definitiv după trei ani. Mai importantă a fost pierderea bazei navale ateniene de la Amphipolis, situată strategic lîngă surse de cherestea pentru construcţia de vase, la graniţa dintre Macedonia şi Tracia. Mărşăluind spre nord, spartanii au cucerit oraşul înainte de a ajunge acolo generalul (şi istoricul) atenian Tucidide.

Aceste evenimente au facilitat o pace care a durat pînă cînd cetăţenii din Segesta, din vestul Siciliei, au cerut Atenei ajutor împotriva Siracusei. Conducerea expediţiei siciliene a stat sub auspicii rele. Oportunistul Alcibiade a navigat sub suspiciunea de sacrilegiu şi a fost ulterior exilat, iar Nicias s-a dovedit a fi şovăitor pînă cînd un alt general a arătat că o retragere ar fi mai bună decît o înfrîngere, iar Nicias i-a nesocotit sugestia. La scurt timp după aceea, în septembrie 413 î.e.n., flota Siracusei i-a atacat pe atenieni în interiorul portului. Zdrobiţi în bătălie, 40.000 de atenieni şi aliaţii lor au încercat să fugă pe jos, însă majoritatea au fost ucişi sau au murit închişi în carierele de piatră din apropiere. Rezumînd războiul, Tucidide l-a declarat „foarte

strălucit pentru învingători şi foarte dezastruos pentru cei înfrînţi… sub toate raporturile… «un masacru general», au pierit şi pedestrime şi corăbii şi n-a rămas nimic să nu se prăpădească; puţini din mulţi s-au întors acasă”[60].

Relatarea lui Tucidide despre război se încheie în acelaşi an, iar verdictul său dezminte hotărîrea atenienilor. Deşi flota lor abia dacă număra o sută de corăbii şi spartanii invadaseră Atica şi îi constrîngeau să se rezume din nou la spaţiul dintre zidurile lor lungi, ei au reluat campania în Marea Egee în anul 411 î.e.n. Atenienii încercau să protejeze corăbiile cu cereale din Marea Neagră, să primească tribut de la membrii Ligii de la Delos şi să atace flota peloponesiacă. Presaţi din toate părţile, ei i-au ţinut pe spartani şi pe aliaţii acestora în defensivă, însă norocul n-a fost de partea lor. Pînă în 405 î.e.n., flota ateniană era formată din „toţi bărbaţii de vîrstă militară, sclavi sau liberi”[61], iar un amiral spartan a promis că va „pune capăt preacurviei voastre cu marea. Este a mea”[62]. În următorul an, atenienii şi spartanii s-au întîlnit pentru ultima oară în Strîmtoarea Hellespont, unde în doar cîteva ore atenienii şi-au pierdut flota militară şi odată cu aceasta controlul asupra strîmtorii, a comerţului cu cereale şi a imperiului. Confruntaţi cu foametea, atenienii au acceptat termenii păcii impuşi de spartani: flota lor a fost redusă la 12 corăbii, ei au fost nevoiţi să adere la Liga Peloponesiacă aflată sub conducere spartană, iar spartanii le-au impus o formă de guvernare oligarhică.

Navigaţia şi societatea în Grecia clasică

Pacea s-a dovedit înşelătoare şi la începutul secolului al IV-lea î.e.n. Sparta şi Persia erau adesea în război, iar Atena şi alte oraşe greceşti erau de multe ori de partea perşilor. În toiul acestui tumult, atenienii şi-au revenit după înfrîngerea umilitoare din Războaiele Peloponisiace, iar în anii 370 î.e.n., au semnat alianţe

care din multe puncte de vedere au reînviat imperiul lor din secolul al V-lea. Protejarea pieţelor şi a surselor de aprovizionare a rămas scopul lor predilect. Comerţul cu cereale din Marea Neagră era cel mai important şi mai strict reglementat, însă documente din secolul al IV-lea relevă un comerţ robust şi variat. Deosebit de semnificativă a fost dezvoltarea împrumutului maritim condiţionat de risc – „singura formă de investiţie cu adevărat productivă cunoscută la vremea aceea”[63] –, în care un negustor îşi punea gaj corăbiile şi/sau încărcătura în schimbul unui împrumut care trebuia returnat la încheierea unei călătorii. Ratele dobînzilor erau variabile, însă în general mari – ajungînd pînă la 22,5% într-o situaţie –, fiind supuse unor restricţii riguroase: împrumuturile acordate transportatorilor din Atena se puteau face doar pentru încărcături de cereale cu destinaţia Atena. Astfel de măsuri protecţioniste nu se aplicau doar în Atena. Vinul din Thasos putea fi exportat doar pe corăbii locale şi, cu toate că monedele ateniene erau cele mai răspîndite în lumea greacă, portul Olbia de la Marea Neagră refuza să accepte orice monedă în afară de cea locală[64].

Cel mai dinamic port din secolul al IV-lea î.e.n. a rămas Pireu, unde s-a construit foarte mult după Războaiele Medice. Conceput în secolul anterior de arhitectul milesian pe nume Hippodamos, ale cărui planuri cu străzi rectilinii erau imitate pe scară largă, Pireul era împărţit într-un port naval, o piaţă şi o zonă de locuinţe, avînd trei rade distincte: Kantharos pe ţărmul vestic al peninsulei şi Zea şi Minichia la est. În 331 î.e.n., Pireul avea adăposturi pentru 372 de trireme, iar echipamentul corăbiilor era păstrat în Arsenalul lui Philon, care avea 120 de metri pe 16,5 şi o înălţime de opt metri. Kantharos era locul unde se organiza tîrgul de cereale şi piaţa unde negustorii aduceau mostre din mărfurile lor, majoritatea rămînînd pe corăbii pînă cînd erau vîndute. Intrarea în Kantharos era protejată de două moluri între capetele cărora se afla un lanţ, care putea fi ridicat la suprafaţă pentru a bloca intrarea navelor invadatoare, formă tipică de apărare în porturi, folosită pînă în secolul XX. Comedia lui Aristofan

Acarnienii surprinde vitalitatea portului, izul de alge şi mirosurile mărfurilor şi corăbiilor, zgomotul încărcăturilor grele, al vîslelor şi al velaturii în mişcare, însoţite de corul vocilor umane: „ciori croncănitoare în jurul căpitanilor de corăbii, plăţi încolo şi încoace, mulaje ale Atenei poleite de meşteri, piaţa de cereale din Pireu gemînd la măsurarea tainului, oameni cumpărînd piei, furci de copastie şi vase sau usturoi, măsline şi legături de ceapă, ghirlande şi peşti mici, fete cîntînd la fluier şi ochi negri; iar jos, la docuri, zgomot de rindea netezind ramele, de ciocan bătînd cuie de lemn şi sunetul produs de sfredelirea orificiilor pentru vîsle, de cavale şi naiuri, de şefii de echipaj şi cîntăreţi”[65]. Deşi nu este unică, această scurtă descriere a cheiului Pireului este una dintre cele mai senzoriale şi mai dinamice imagini create de un scriitor antic.

În pofida faptului că depindeau de corăbii şi de echipajele lor pentru absolut orice, de la pîinea şi apărarea de toate zilele pînă la extraordinara lor bogăţie, atenienii şi majoritatea contemporanilor lor îi dispreţuiau pe marinarii de pe vasele comerciale şi lumea acestora. Ostilitatea cu care se confruntau marinarii în Grecia antică este greu de apreciat. Începînd de la sfîrşitul secolului al VI-lea î.e.n., atenienii au început să se bazeze din ce în ce mai mult pe marinari, constructori de vase, proprietari de corăbii şi investitori, stimulînd dezvoltarea unei societăţi din ce în ce mai eterogene şi mai cosmopolite, o consecinţă firească şi potenţial revoluţionară a comerţului maritim extins de-a lungul istoriei. În pofida importanţei enorme a comerţului, nici marinarii şi nici negustorii – cei mai mulţi dintre ei străini – nu erau preţuiţi. Bătălia de la Salamina a asigurat retragerea perşilor din Grecia, dar a scos puternic în evidenţă tensiunile dintre marinarii-negustori şi nobilii proprietari de pămînturi. Pentru cei din urmă, punctul critic al rezistenţei greceşti în faţa perşilor nu a fost Salamina, ci Maraton. Deşi a luptat în bătăliile navale de la Artemisium şi Salamina, scriind despre cea din urmă în *Perşii*, Eschil a vrut[66] să fie ţinut minte doar pentru rolul său în bătălia de la Maraton. Totuşi,

Salamina a contribuit la validarea ideii de democraţie în Atena (unde ultima tiranie fusese înlăturată cu doar 30 de ani înainte), deoarece apărarea oraşului era asigurată de cetăţeni de rînd, şi nu doar de contingente de hopliţi bogaţi. Rolul celor dintîi a devenit permanent în secolul al V-lea î.e.n., Atena creîndu-şi un imperiu tot mai mare, legat de metropolă prin flotele comerciale şi militare. Prin urmare, nu ne surprinde faptul că, la sfîrşitul Războiului Peloponesiac, aristocraţii au dat vina pe sistemul politic democratic pentru înfrîngerea Atenei.

În secolul al IV-lea î.e.n., Platon şi Aristotel au fost printre cei mai virulenţi critici ai „soldaţilor de pe corăbii”[67], dezlănţuiţi de Temistocle. Platon a afirmat că era de preferat moartea în locul comportamentului marinarilor care s-au obişnuit „să aibă totdeauna la îndemînă pretexte false, pentru a se justifica că şi-au pierdut armele şi că au luat-o la fugă într-o împrejurare care, zice-se, n-are nimic ruşinos. Căci vorbele acestea sînt obişnuite la oamenii de mare; şi nu numai că nu trebuie să le aprobăm, ci, din contră, merită să le mustrăm”[68]. El a mai recomandat ca, pentru evitarea corupţiei care apărea inevitabil ca urmare a comerţului pe mare, orice oraş să fie amplasat la 15 kilometri de mare. Aristotel nu era nici el mult mai generos, admiţînd: „Cît despre forţa navală, fapt neîndoielnic, idealul e ca ea să existe pînă la o anumită cifră”[69], însă insistînd că „excedentul de populaţie apărut ca o consecinţă a mulţimii de navigatori nu este necesar să existe în cetăţi: ei nu trebuie să fie deloc parte a cetăţii”. Dat fiind un asemenea dispreţ, nu e surprinzător că numai despre doi posesori de corăbii din Grecia antică se ştie că deţineau mai mult de o corabie, Phormio şi Lampis, „cel mai mare proprietar de corăbii din Elada”[70].

Atitudinile negative faţă de marinari şi negustori nu s-au limitat în nici un caz la greci, iar Herodot nota: „şi tracii, şi sciţii, şi perşii, şi lydienii, şi aproape toţi străinii socot pe cei care învaţă meserii [inclusiv negustorii], cît şi pe urmaşii acestora ca cei mai de jos dintre cetăţeni, iar pe cei ce se depărtează de munca braţelor îi socotesc oameni de seamă”[71]. În pofida contribuţiilor

lor remarcabile şi palpabile, marinarii au rămas suspecţi şi marginalizaţi în multe societăţi, chiar şi atunci cînd negustorii şi alţii se bizuiau pe ei şi în acelaşi timp profitau de munca lor, nu doar în lumea greacă, ci şi în alte spaţii. Desigur, au fost şi excepţii şi de pe lista „aproape tuturor străinilor" lipsesc în mod remarcabil fenicienii şi cartaginezii, a căror înclinaţie spre comerţul maritim poate fi observată în diaspora comercială şi în faptul că cel mai important dintre cei trei zei la care se închinau, Melqart, era patron al comerţului şi al coloniilor de peste mări. În mare măsură neafectată de războaiele neîncetate ale grecilor, pînă la începutul secolului al IV-lea î.e.n. Cartagina a fost printre cele mai mari puteri ale Mediteranei, iar teritorial era cea mai extinsă. Încă şi mai ciudat, cea mai mare provocare la adresa dominaţiei sale maritime avea să vină nu din Grecia, ci din partea celei la care te-ai gîndi cel mai puţin, Republica Romană, care avea să devină stăpîna Mediteranei.

Capitolul 5

Cartagina, Roma şi Mediterana

În pofida istoriei, limbii si religiei comune, oraşele-state ale Greciei erau prea recalcitrante pentru a menţine pacea între ele un timp mai îndelungat. Două secole de conflict aproape neîntrerupt le-au lăsat epuizate, iar puterea din centrul Greciei a intrat în declin după ascensiunea fulminantă a lui Alexandru Macedon. Moartea lui prematură în anul 323 î.e.n. a lăsat estul Mediteranei în mîinile unor diadohi puternici, care au rupt state gigantice din defunctul Imperiu Persan. În acelaşi timp, statele maritime din centrul Mediteranei înclinau balanţa puterii în afara sferei Estului. Cartagina feniciană controla o mare parte din comerţul Mediteranei de Vest, în timp ce oraşele greceşti din sudul Italiei se ţineau sub observaţie unele pe altele, supraveghind de asemenea Cartagina şi puterea în ascensiune a Romei. Aceasta din urmă a devenit oraşul dominant al Ligii Latine pînă la sfîrşitul secolului al V-lea î.e.n., însă romanii nu au luat calea apelor pînă la Primul Război Punic (264-241 î.e.n.). În următoarele cinci secole, dezvoltarea şi prosperitatea Romei au fost ineluctabil legate de controlul rutelor maritime din Mediterana.

Ascensiunea Romei republicane ar fi fost imposibilă fără disponibilitatea cetăţenilor ei de a folosi marea pentru război şi comerţ. Atîta timp cît nu au avut cunoştinţe de navigaţie, romanii au reprezentat o ameninţare doar pentru vecinii lor apropiaţi din

Peninsula Italică. Pe măsură ce şi-au adaptat abilităţile militare la războiul maritim, au devenit de neînvins. Dezvoltîndu-şi atît propria putere navală, cît şi pe cea a aliaţilor, romanii şi-au putut extinde dominaţia asupra Ioniei; au putut avea un cuvînt de spus în afacerile externe ale Siriei, Palestinei şi Egiptului, cu mult înainte de a-şi anexa aceste ţări; şi-au putut deplasa armatele; de asemenea, şi-au putut hrăni cetăţenii din grînarele bogate ale Siciliei şi Africii. Pînă la începutul erei noastre, Roma ajunsese un imperiu în Mediterana şi Marea Neagră. Deşi următoarele cîteva secole sînt cunoscute sub numele de *Pax Romana*, pacea romană, ar fi mai corect să numim această perioadă *Pax Mediterraneana*, deoarece romanii erau stăpîni incontestabili doar acolo, în zona pe care o numeau *Mare Nostrum*, „marea noastră".

Mediterana elenistică

Triumful Tebei asupra Spartei în anul 371 î.e.n. a anunţat o deplasare a centrului puterii politice dinspre sudul spre nordul Greciei. 12 ani mai tîrziu, Filip al II-lea a urcat pe tronul Macedoniei, al cărei popor era privit de grecii din vremea aceea drept barbar, iar în 357 î.e.n., prin cucerirea portului Amphipolis, a pornit un război de zece ani cu Atena. După cucerirea Bizanţului şi înfrîngerea Atenei şi a Tebei, Filip a format Liga Corintului şi i-a angajat pe greci în război cu Persia. Ucis înainte de a putea începe această acţiune, Filip a fost urmat la tron de fiul său Alexandru, în 337 î.e.n. De-a lungul unui deceniu de campanii militare, tînărul Alexandru Macedon a impus autoritatea militară şi cultura grecească asupra unei porţiuni întinse a Asiei de Sud-Vest, tocmai pînă la fluviul Ind. Strategia sa demonstrează o bună intuiţie a avantajelor şi limitărilor puterii maritime. Deşi perşii aveau de trei ori mai multe vase, Alexandru a cucerit porturile Ioniei pentru a le împiedica atît accesul la Marea Egee, cît şi posibilitatea de a-i ameninţa ariergarda în Asia sau în Grecia.

Potrivit interpretării pe care o dădea unei preziceri conform căreia el va „birui corăbiile de pe uscat”[1], Alexandru a cucerit Miletul dinspre uscat, în timp ce 160 de corăbii baricadau portul. Mărşăluind spre est, Alexandru l-a învins pe Darius în bătălia de la Issos şi s-a îndreptat către sud, spre Egipt, asediind în drumul său oraşul Tir timp de şase luni. Egiptul a opus puţină rezistenţă; după ce a fost întronat faraon la Memfis, Alexandru a navigat de-a lungul unui braţ vestic al Nilului pînă cînd „a ajuns la ţărmul unde este situat acum oraşul Alexandria, care îi poartă numele. Lui [Alexandru] i s-a părut că amplasamentul este ideal pentru fondarea unui oraş şi s-a gîndit că acesta va prospera”[2].

Fondarea Alexandriei[3] ar trebui considerată drept cea mai benefică şi mai durabilă realizare a celui care i-a dat numele. Proiectat de arhitectul Deinocrates, oraşul este situat într-un golf închis de Insula Pharos, de care era legat printr-un dig, ceea ce crea un port dublu. La est se afla locul de ancorare protejat de la Portus Magnus, datînd din Antichitatea romană, principalul port destinat transportului internaţional. La vest se afla Eunostos (în traducere literală „recoltă bună”, de asemenea numele zeului morilor de grîu), mai mare, dar şi mai expus, principalul loc de desfacere pentru mărfurile din interior, cu precădere grîne, care ajungeau în Alexandria printr-un canal ce pornea de la Lacul Mareotis către sud. După Insula Pharos a fost numit mai tîrziu un far de 140 de metri înălţime, proiectat în jurul anului 280 de arhitectul Sostratus. Renumit pentru faptul că putea fi văzut de la o distanţă de 35 de mile, farul a fost considerat una dintre minunile lumii antice. Fiind şi un port important, Alexandria a fost capitala Egiptului, un centru educaţional important, aici găsindu-se una dintre cele mai mari biblioteci din Antichitate. După anexarea Egiptului de către Roma în anul 31 î.e.n., oraşul a continuat să prospere datorită comerţului cu grîne finanţat de stat, care a continuat pînă în secolul al VII-lea e.n. Cu toate că multe dintre structurile sale antice au fost inundate sau devastate, Alexandria rămîne un port maritim important al Mediteranei şi un testament etern al aprecierii strategice pe care

o avea pentru mare Alexandru Macedon.

Campaniile ulterioare ale Macedoneanului în Mesopotamia şi Persia s-au desfăşurat pe uscat pînă la Ind, unde a fost construită o flotă pentru transportarea armatei către Oceanul Indian. Acolo, Alexandru şi-a împărţit forţele, o parte dintre acestea întorcîndu-se în Golful Persic pe mare, în timp ce el a condus un grup mai mic pe uscat către Mesopotamia. Atunci cînd Alexandru a murit la Babilon în 323 î.e.n., la vîrsta de 32 de ani, nu avea nici un succesor numit, iar fixarea aproximativă a principalelor centre ale puterii, conduse de cîte unul dintre generalii lui Alexandru sau de urmaşii acestora, a avut loc abia la începutul secolului al III-lea. Dintre aceste centre, cele mai importante erau Egiptul, condus de Dinastia Ptolemeilor din 304 pînă în 30 î.e.n., Mesopotamia şi Persia, conduse de Seleucizi (304-64 î.e.n.), şi Asia Mică şi Levantul, conduse de Dinastia Antigonizilor (279-168 î.e.n.).

Potrivit unor relatări, cu puţin timp înainte de a muri, Alexandru se gîndea la o campanie mediteraneană împotriva Cartaginei. Dată fiind experienţa lui relativ limitată în ceea ce privea războiul pe mare – distinctă de priceperea sa în privinţa strategiilor esenţiale –, este greu să ne imaginăm rezultatele unei confruntări maritime în toată regula. În anul de după moartea sa, o flotă macedoneană a anihilat o încercare a atenienilor de a răsturna conducerea macedoneană la Amorgos, în Ciclade, bătălie care a marcat sfîrşitul puterii ateniene, într-un mod la fel de hotărîtor ca felul în care bătălia de la Salamina îi anunţase ascensiunea, cu 250 de ani înainte. Cu toate acestea, Alexandru ar fi întîmpinat o opoziţie considerabilă nu doar din partea cartaginezilor, care pe atunci erau puternici şi influenţi, ci şi din partea grecilor din Magna Graecia şi Sicilia. Aceştia din urmă nu jucaseră un rol important în Războaiele Persane din secolul anterior, iar pentru atenieni, şi nu numai, s-au făcut remarcaţi prin absenţă. În timp ce Temistocle pleda pentru o flotă de 200 de corăbii pentru Atena, Gelon, tiranul[4] oraşului-stat sicilian Siracusa, avea deja una. Cînd o delegaţie continentală i-a cerut

sprijinul, el a fost de acord, cu condiţia să i se ofere comanda totală a forţelor greceşti. Se poate ca el să fi adăugat această condiţie nerealistă pentru a se asigura că va fi refuzat, ieşind astfel din impas în mod onorabil, ceea ce îi permitea să se concentreze asupra ameninţării iminente din partea Cartaginei, care încerca să se extindă în Sicilia.

Năvălirea asirienilor în Fenicia în secolul al VII-lea î.e.n. le-a lăsat cartaginezilor libertatea de a-şi urma propriul destin. După înfrîngerea unei flote din colonia grecească Massilia (Marsilia) în bătălia de la Alalia, în Corsica (535 î.e.n.), cartaginezii şi aliaţii lor etrusci au închis Mediterana de Vest navigaţiei greceşti. Etruscii fuseseră forţa dominantă în centrul Italiei la sfîrşitul secolului al IX-lea î.e.n. şi au ajuns la apogeu în vremea bătăliei de la Alalia. Teritoriile lor se extindeau în peninsulă de la Marea Tireniană (numită astfel de la apelativul dat etruscilor de către greci) pînă la Adriatică (numită după oraşul etrusc Adria). Implicarea lor în navigaţie este atestată atît de numeroase modele, imagini sculptate şi desene de bărci sau corăbii, cît şi de proximitatea oraşelor etrusce faţă de mare, de influenţele feniciene, greceşti şi cartagineze asupra culturii etrusce sau de semnele prezenţei etrusce în Sardinia, Corsica şi alte insule vestice. Constructorii de vase etrusci sînt primii despre care se ştie că asamblau corăbii cu două catarge; cea mai veche reprezentare a acestora, datată din jurul anului 450 î.e.n., se găseşte pe un zid pictat în Mormîntul cu Navă[5] de la Tarquinia, aproape de coasta tireniană, la nord de Civitavecchia. Constructorii etrusci foloseau, de asemenea, pinteni[6], cea mai veche referire scrisă (şi nu picturală) la un pinten găsindu-se în relatarea lui Herodot a bătăliei de la Alalia.

Secolul al V-lea î.e.n. a fost o perioadă de schimbări majore în Italia şi Sicilia. Deosebit de notabil a fost declinul puterii etruscilor, împotriva cărora romanii au cîştigat pentru prima oară în anul 510 î.e.n. şi pe care o flotă din Cumae şi Siracusa i-a înfrînt în bătălia navală de la Cumae în anul 474, cînd etruscii erau încă văzuţi ca „stăpîni ai mărilor”[7]. Chiar înainte de acest episod, Siracusa intrase într-o perioadă de expansiune rapidă sub

Gelon. Cînd alte oraşe din Sicilia au solicitat ajutor, cartaginezii au trimis 200 de corăbii şi 200.000 de oameni ca echipaj, infanterie şi cavalerie din Africa de Nord, Peninsula Iberică, Italia, Sardinia şi Corsica, „în fruntea cărora se afla Hamilcar [...] regele Cartaginei”[1]* [8]. În 480 î.e.n., anul cînd Xerxes a invadat Grecia, Hamilcar a navigat spre Sicilia – unde a fost învins de Gelon la rîul Himera. Cu toate acestea, cartaginezii şi-au continuat expansiunea în Sicilia, deşi Siracusa a rămas un duşman neîmblînzit, mai ales sub Dionysios cel Bătrîn, tiranul care a condus din 405 pînă în 367 î.e.n. Numărîndu-se printre conducătorii cei mai ambiţioşi, complecşi şi longevivi din Sicilia antică, el a întrerupt avansarea cartagineză în Sicilia şi şi-a extins dominaţia asupra unei mari porţiuni din Italia de Sud.

Polireme şi catamarane

Se consideră că Dionysios cel Bătrîn a fost unul dintre primii care au încercat să utilizeze polireme[9] – galere cu mai mult de un vîslaş la o ramă. Despre echipajele poliremelor se ştie mai puţin decît despre trireme; poliremele erau desemnate prin numărul vîslaşilor plasaţi într-un singur şir vertical. Galerele probabil că nu aveau niciodată mai mult de trei rînduri de vîslaşi, iar poliremele puteau să aibă doar unul sau două. Practica europeană de mai tîrziu indică faptul că numărul maxim de vîslaşi la o vîslă era de opt, prin urmare cea mai mare poliremă ar fi fost desemnată drept un „douăzeci şi patru”. Un „patru” (cvadriremă în latină sau *tetrereis* în greacă) putea avea un talamit, un zigit şi doi vîslaşi traniţi, în timp ce un „cinci” (pentiremă sau *pentereis*) putea avea trei vîslaşi la ramă pe un rînd şi doi pe altul. Nava-comandant a flotei cartagineze din bătălia de la Mylae, în cadrul Primului Război Punic, „era un vas cu un singur rînd de vîsle cu şapte oameni la fiecare vîslă”[10] şi era desemnată drept un „şapte”. Aristotel a pus invenţia

cvadriremei pe seama cartaginezilor, iar lui Dionysios îi este atribuită invenţia pentiremei; indiferent dacă proveneau din Siracusa sau Cartagina, poliremele au fost oricum o inovaţie central-mediteraneană.

Nu este clar cum s-a ajuns la dezvoltarea poliremelor, însă stabilitatea pe care o asigură o corabie mai lată trebuie să fi fost unul dintre avantaje. Corăbiile mai mari puteau susţine catapulte, cea mai veche formă de artilerie navală cu rază mare de acţiune. Alexandru a folosit catapulte transportate pe vase în timpul asediului de la Tir, însă catapulta maritimă nu s-a impus efectiv pînă cînd nu au fost dezvoltate „super-galerele" de către regele antigonid Demetrios Poliorcetes. Catapultele erau arme specializate; un inventar din secolul al IV-lea î.e.n. al depozitului naval de la Pireu include atît catapulte aruncătoare de săgeţi, cît şi catapulte care lansau grapine. Tacticienii mai creativi recomandau catapultarea de vase cu vipere, scorpioni şi alte vietăţi letale; în acelaşi timp, se urmărea constant dezvoltarea armelor de foc. Asaltul cu pintenul etravei a continuat să fie o tactică importantă a războiului naval în perioada elenistică şi romană, însă capturarea vaselor inamice prin abordare a rămas metoda favorită, iar pentiremele romane[11] de la jumătatea secolului al III-lea î.e.n. transportau 300 de vîslaşi şi 120 de soldaţi.

Dezvoltarea poliremelor a condus la construirea unor corăbii şi mai extravagante şi a făcut din controlul aprovizionării cu cherestea[12] în Macedonia, Cilicia, Cipru şi Liban un obiectiv principal al succesorilor elenistici ai lui Alexandru Macedon. Deoarece accesul la copaci înalţi era esenţial pentru constructorii de vase care susţineau comerţul maritim, dar şi pentru forţele navale, care trebuiau să protejeze comerţul împotriva rivalilor şi să asigure accesul la lemn, efortul naval din perioada elenistică îşi afla cauza în el însuşi. Nevoia de lemn a fost stimulată şi mai mult de dezvoltarea corăbiilor tot mai mari, inclusiv a leviatanilor, despre care se crede că erau vase masive cu cocă dublă. La mijlocul secolului al III-lea î.e.n., flota egipteană a lui

Ptolemeu al II-lea Philadelphos se mîndrea cu două vase de tip „treizeci”, iar cea a nepotului său Ptolemeu al IV-lea Philopator includea una de tip „patruzeci”. Dimensiunile celei din urmă, date de istoricul Athenaeus, sînt extraordinare, însă verosimile: 15 metri lăţime, 122 de metri lungime, cu spaţiu pentru 4.000 de vîslaşi, 2.850 de soldaţi şi 400 de ofiţeri şi alţi membri ai echipajului. Teoretic, nici o galeră nu putea fi mai mare decît una de „douăzeci şi patru” – un vas cu trei rînduri de vîsle, cu opt oameni care trăgeau la fiecare vîslă. Se crede că vasul de tip „patruzeci” a lui Ptolemeu al IV-lea[13] cuprindea două de „douăzeci” – adică 20 de vîslaşi pe un singur şir vertical, distribuiţi într-o combinaţie sau alta pe rîndurile de sus, din mijloc şi de jos –, cu o platformă ridicată a punţii care se întindea peste cele două coci pentru a găzdui soldaţi şi alţi membri din echipaj. Singura galeră-catamaran cunoscută după nume este *Leontophoros*[14] a lui Demetrios Poliorcetes, cu 1.600 de vîslaşi distribuiţi pe două structuri de „opt”. În timp ce navele mai mari aveau avantaje tactice clare – cele ale lui Demetrios „aveau o viteză şi o eficienţă care erau chiar mai remarcabile decît dimensiunea lor mare”[15] –, vasele cu adevărat mari erau menite mai mult să sublinieze puterea conducătorilor care le construiseră, neavînd neapărat un scop practic. Plutarh notează că vasul de „patruzeci” al lui Ptolemeu al IV-lea era „doar de spectacol. Fiind cu puţin diferit de clădirile de pe uscat, se mişca încet şi greu, pentru a fi doar etalat, nu şi folosit”.

O astfel de etalare a vaselor reflectă importanţa sporită a flotelor şi a puterii navale în perioada elenistică, însă ea nu se limita la vase de război. Athenaeus descrie şi el vasul *Syracusia*, o corabie imensă cu trei catarge pentru transportul grînelor, construită pentru Hieron al II-lea al Siracusei de inginerul şi matematicianul Arhimede. Lemnul de pin şi de brad a fost obţinut din pădurile Muntelui Etna, care se afla în apropiere, şi din sudul Italiei, tachelajul – din Spania, iar parîmele de cînepă şi smoala pentru călăfătuit – de pe valea Ronului din Franţa. Coca era prinsă cu piroane de cupru care cîntăreau pînă la şapte

kilograme, iar scîndurile erau învelite într-un material îmbibat cu catran şi acoperite cu foi de plumb[16], o formă economică de călăfătuire a suprafeţelor. Anticipînd opulenţa celor mai grandioase vase de linie transatlantice din secolul XX, puntea din mijloc avea cabine pentru 142 de pasageri la clasa întîi – „Toate aveau podelele din mozaic multicolor; acestea ilustrau, într-o manieră uluitoare, întreaga istorie a *Iliadei*”[17] –, pe lîngă locurile destinate pasagerilor de la clasele inferioare. Puntea inferioară era rezervată pentru marfă. Pasagerii de la clasa întîi puteau folosi o bibliotecă, un *gymnasium*, promenade flancate de straturi cu flori, o capelă dedicată Afroditei şi o baie. În boxe separate puteau fi transportaţi 20 de cai; existau provizii îndestulătoare de apă proaspătă, precum şi un acvariu cu apă sărată pentru folosul bucătarului. Corabia era apărată de 400 de soldaţi care puteau lupta din vîrfurile de bronz ale celor trei catarge sau de pe o punte de luptă ridicată, echipată cu o catapultă proiectată de Arhimede. Numărul membrilor de echipaj nu este specificat, însă Athenaeus spune că „deşi gurna era extraordinar de adîncă, era evacuată doar de un om care folosea o pompă cu şurub, una dintre invenţiile lui Arhimede”. Nu s-au păstrat dimensiuni liniare, însă încărcătura din călătoria inaugurală a navei către Alexandria includea 60.000 de măsuri de grîne, 10.000 de vase cu peşte marinat, 20.000 de talanţi de lînă şi 20.000 de talanţi de alte produse, o greutate de aproximativ 1.900 de tone fără a lua în calcul proviziile pentru echipajul vasului. Corabia era prea mare pentru majoritatea porturilor, iar Hieron a decis să-şi reboteze vasul după portul principal al Egiptului şi să i-o dăruiască pe *Alexandria* aliatului său Ptolemeu al III-lea.

Rodos şi pirateria în epoca elenistică

Alianţa cu Siracusa, puterea dominantă în Vest, le-a asigurat Ptolemeilor posibilitatea de a-şi concentra atenţia asupra rivalilor

lor principali, Antigonizii şi Seleucizii. Prima bătălie navală de importanţă majoră a erei elenistice a fost purtată în apropierea Salaminei, Cipru, în anul 306 î.e.n. Demetrios Poliorcetes a intrat în luptă cu mai mult de 100 de corăbii împotriva unei flote şi mai mari care îi aparţinea lui Ptolemeu I, pentru a-şi ajuta tatăl, Antigonos, să se impună în calitate de succesor unic al lui Alexandru. Deşi flota sa era depăşită numeric, se spune că Demetrios a capturat 40 de vase de război şi 100 de vase de transport înainte de a asedia Rodosul. Portul a rezistat timp de un an, în parte datorită abilităţii locuitorilor de a rezista blocadei cu ajutorul grînelor din Alexandria. Printr-un tratat ulterior, Rodos s-a aliat cu Antigonos, cu condiţia să nu fie niciodată obligat să poarte război împotriva Ptolemeilor. Pentru a sărbători ridicarea asediului lui Demetrios, locuitorii Rodosului i-au ridicat o statuie enormă lui Helios, zeul soarelui. Considerat drept una dintre minunile lumii antice, Colosul din Rodos a rămas în port pînă cînd oraşul a fost afectat de cutremur în anul 227/226 î.e.n. Reputaţia de negustori cinstiţi a oamenilor din Rodos le-a permis să „folosească atît de practic incidentul, încît dezastrul a fost mai degrabă prilej de progres pentru ei decît pagubă”[18]. Cadourile din zona Mediteranei au abundat: argint, catapulte şi derogări de la obligaţii din Siracusa; argint, cherestea pentru 20 de corăbii, bronz pentru a repara Colosul, împrumutarea a 450 de pietrari şi constructori şi un transport de peste 30.000 de tone de grîne din Egipt, alături de cadouri similare din alte state elenistice.

Succesul Rodosului era datorat în mare parte poziţiei sale geografice favorabile, în sud-estul Mării Egee, la aproximativ zece mile de colţul de sud-vest al Asiei Mici. La capătul nordic al insulei, oraşul Rodos se mîndrea cu un complex de cinci porturi dotate cu docuri, hale pentru corăbii şi diverse facilităţi pentru negustori. Locuitorii oraşului Rodos au încheiat alianţe cu diverse puteri rivale – echilibrul complex al relaţiilor cu Antigonizii şi Ptolemeii fiind cel mai timpuriu exemplu – şi s-au folosit de diplomaţie şi de puterea navală pentru a-şi instaura hegemonia asupra puterilor mai mici din Marea Egee şi împrejurimi. Tot

Rodosului i se atribuie dezvoltarea regulilor care au pus mai tîrziu bazele dreptului maritim comercial în Roma şi ale aşa-numitei Legi maritime rodiene din Imperiul Bizantin, deşi conţinutul propriu-zis al legilor rodiene poate fi doar dedus din scrieri de mai tîrziu. Locuitorii din Rodos ofereau şi protecţie împotriva piraţilor şi, în genere, a celor care încercau să împiedice comerţul, ajungînd să fie văzuţi drept „protectorii constanţi nu doar ai propriilor libertăţi, ci şi ai celei a restului Greciei”[19]. Spre deosebire de atenieni, care îşi descurajaseră aliaţii de la contribuţii nonmonetare către Liga maritimă de la Delos, pentru a îngrădi dezvoltarea rivalilor, locuitorii din Rodos furnizau corăbii, pe care le distribuiau în escadre relativ mici, staţionate în diverse insule şi porturi, iar aliaţii furnizau echipajele. Importanţa dată patrulelor antipiraterie se reflectă în varietatea vaselor mai mici de patrulare dezvoltate de rodieni. Cel mai obişnuit era probabil *triemiolia*[20], despre care se crede că semăna cu o triremă, însă cu 120 de vîslaşi în loc de 170. Acestea nu erau cu mult diferite de vasele mari ale pazei de coastă din zilele noastre, impunîndu-se contra piraţilor şi contrabandiştilor, însă dovedindu-se neadecvate împotriva navelor de război propriu-zise.

În timp ce negustorii puteau naviga pe culoarele maritime deschise spre Egipt sau din Bosfor către Crimeea în relativă siguranţă, pirateria era o problemă comună în insulele Mării Egee, în Marea Adriatică şi Marea Ionică, între Italia şi Grecia, şi în zonele aglomerate din apropierea strîmtorilor Bosfor şi Dardanele. Marea Neagră, de unde comerţul era dirijat prin Bosfor, conţinea o sursă extrem de importantă de „bunuri de consum”[21] şi bunuri de lux: „cele mai multe provizii şi cele mai bune vite şi cei mai buni sclavi vin din ţările din jurul Pontului [nordul Asiei Mici], în timp ce printre bunurile de lux aceste ţări ne furnizează cantităţi mari de miere, ceară şi peşte conservat, iar din surplusul nostru de produse ei iau ulei de măsline şi mai multe soiuri de vin. În ceea ce priveşte grînele, aici există un schimb”. Cheia acestei comori era la locuitorii Bizanţului, pe care

istoricul grec Polybius îi descria ca fiind „de mare ajutor pentru alte popoare” şi meritînd „sprijin general atunci cînd sînt expuşi pericolului din partea barbarilor”. În ciuda acestor laude, în anul 220 î.e.n., bizantinii au impus o taxă vaselor[22] care treceau prin strîmtoare – posibil pentru a-şi finanţa propriile acţiuni împotriva piraţilor – şi o coaliţie de state a apelat la Rodos pentru a o anula. Rodosul s-a conformat acestei cereri, prin recurgerea abilă la diplomaţie şi, în ultimă instanţă, la război.

Întîmplător, una dintre corăbiile antice mediteraneene cel mai bine conservate excavate pînă acum a fost probabil o victimă a pirateriei. Vasul din secolul al IV-lea î.e.n. a fost descoperit lîngă coastele oraşului Kyrenia, în nordul Ciprului. Construită în mare parte din pin de Alep şi armată cu plumb sub linia de plutire, coca lungă de 14 metri a fost găsită cu 20 de tone de încărcătură, inclusiv vreo 400 de amfore, majoritatea din Rodos, şi 10.000 de migdale. 29 de pietre de moară din rocă vulcanică dintr-o insulă de la nord-vest de Rodos erau transportate ca balast. Bunurile personale includeau farfurii de ceramică, boluri, cupe şi linguri de lemn pentru un echipaj format din patru oameni. Descoperirea unor plumbi de năvoade sugerează că marinarii pescuiau pentru a-şi suplimenta dieta de măsline, fistic, migdale, alune, linte, usturoi, ierburi, struguri şi smochine. Monede cu reprezentări ale lui Antigonos şi Demetrios plasează naufragiul aproximativ între 310 şi 300 î.e.n., însă pînă la acea dată corabia se învechise şi fusese deseori reparată. Dovada faptului că nava fusese atacată de piraţi constă în opt vîrfuri de lance din fier găsite la faţa locului, unele dintre ele îngropate în suprafaţa exterioară a bordajului. Din corpul navei s-a păstrat o porţiune îndeajuns de mare pentru construirea unei copii în dimensiune naturală a corabiei cu un singur catarg. În 1986, *Kyrenia II* a navigat din Pireu pînă în Cipru pe o distanţă de mai mult de 400 de mile cu o viteză de aproape trei noduri şi, o dată, a ajuns pe parcursul a 24 de ore la o medie aproape dublă. Deşi adecvate comerţului, aceste viteze făceau ca Kyrenia şi alte nave ca ea să fie prăzi uşoare pentru galerele piraţilor.

Campaniile antipiraterie ale oraşului Rodos au fost complicate de faptul că piraţii operau atît pe cont propriu, cît şi ca mercenari ai suveranilor străini. La sfîrşitul secolului al III-lea î.e.n., de exemplu, Insula Creta era un grup de oraşe adunate într-o federaţie nu tocmai închegată condusă de Filip al V-lea al Macedoniei. Prin urmare, cretanii angajaţi în capturarea negustorilor este foarte posibil să fi fost plătiţi de Filip şi, ca atare, să nu fi fost propriu-zis piraţi. În timpul Războiului Cretan din 206-203 î.e.n., Rodosul s-a confruntat cu piraţi din cel puţin şase oraşe, pe unele dintre acestea reuşind să le neutralizeze şi să încheie cu ele alianţe formale. În perioada respectivă, comerţul maritim legitim devenise vital pentru bunăstarea oraşelor-state şi regatelor. Nemaifiind un mod onorabil de a-ţi asigura un cîştig, după cum pretinde Tucidide că ar fi fost pe vremea lui Homer, pirateria era o problemă la care erau foarte atenţi toţi cei ce aveau interese în comerţul maritim. Cu toate acestea, dacă dăm crezare mărturiei Sfîntului Augustin, întrebarea legată de diferenţa dintre piraţi şi suveranii recunoscuţi era deja la ordinea zilei: „A fost un răspuns abil şi plin de adevăr cel pe care l-a dat lui Alexandru cel Mare un pirat capturat. Regele l-a întrebat pe om: «Ce anume e în capul tău atunci cînd spurci marea?» Piratul a răspuns cu o neobrăzare fără margini: «Ce e şi în al tău atunci cînd spurci lumea! Dar fiindcă eu fac asta cu umila mea pricepere, mă numesc pirat; tu, fiindcă ai o flotă atotputernică, te numeşti împărat»”[23].

Roma înaintea Războaielor Punice, 500-275 î.e.n.

La vremea Războiului Cretan, centrul de greutate al activităţii navale se deplasa spre Mediterana de Vest, unde predomina Roma. Aceasta îşi manifestase relativ tîrziu interesul pentru spaţiul maritim şi, cu toate că autorii romani păstrau o aversiune afectată faţă de navigaţie[24], exploatarea mării a jucat un rol

decisiv în crearea şi menţinerea imperiului, atît în faza republicană, cît şi în cea postaugustiniană, situaţie de care politicienii şi generalii romani erau foarte conştienţi. Romanii erau unul dintre triburile care populau cîmpia Latium, la sud de Etruria, însă ei au fost favorizaţi de amplasarea geografică lîngă un punct important de traversare a fluviului Tibru, apropierea de mare, poziţia centrală în Peninsula Italică şi cele şapte coline ale Romei, uşor de apărat. În anii 510 î.e.n., romanii l-au răsturnat pe ultimul dintr-o succesiune de regi etrusci care îi conduseseră şi au instaurat o republică. În ciuda obstacolelor ocazionale, pînă la sfîrşitul secolului al IV-lea Roma a ajuns oraşul din fruntea Ligii Latine, iar în anii 280 î.e.n. romanii dominau deja Etruria, Umbria şi Campania şi îşi stabileau aşezări tot mai departe în Peninsula Italică. Pînă în acel punct însă, nu arătaseră vreun interes pentru expediţii maritime, fapt reflectat de relaţia lor îndelungată cu Cartagina, puterea maritimă dominantă a Mediteranei de Vest.

Cu toată propaganda de mai tîrziu care avea intenţia de a demonstra o animozitate străveche, mai ales relatarea lui Virgiliu despre relaţia dintre Didona (numită şi Elissa de fenicieni) şi Enea, relaţiile dintre Roma şi Cartagina nu au fost întotdeauna ostile. Deşi locuiau la doar 15 kilometri de gurile Tibrului, romanii ignorau practic marea şi îşi permiteau cu uşurinţă relaţii de prietenie cu cartaginezii, cu care au semnat cel mai vechi tratat cunoscut în 509/508 î.e.n. Acest acord stipula că romanilor şi aliaţilor lor nu le era permis să navigheze spre Africa punică decît pentru a face comerţ, iar Cartagina urma să deţină hegemonia în Sicilia şi să nu construiască forturi în Italia latină. Un tratat ulterior din 348 î.e.n. interzicea accesul negustorilor romani în Mediterana de Vest (deşi există puţine semne ale comerţului maritim roman din acea perioadă şi nici un indiciu referitor la navele lor militare timp de încă o jumătate de secol) şi proteja oraşele de coastă aflate sub control roman împotriva cartaginezilor.

Apărarea romană predilectă împotriva inamicilor care atacau dinspre mare, fie duşmani politici, fie piraţi, consta din stabilirea

de *coloniae maritimae* (colonii maritime) – zece în total, inclusiv Ostia şi Antium (Anzio), printre alte colonii de la Marea Tireniană, şi Sena Gallica (Senigallia) la Marea Adriatică, la nord de Ancona. Data fondării Ostiei este incertă, însă Antium a fost colonizat după capturare, în anul 338 î.e.n., cînd romanii i-au confiscat cîteva dintre vasele de război, „în timp ce restul au fost arse şi s-a hotărît ca provele sau pintenii navelor să fie folosiţi pentru decorarea unei tribune ridicate în Forum; acest loc sacru a fost numit Rostra, sau Rostrurile”[25]. (Cuvîntul *rostrum*, desemnînd podiumul pentru vorbitor, este utilizat cu acest sens datorită faptului că oratorii stăteau lîngă asemenea monumente pentru a se adresa auditoriului.) *Coloniae maritimae*[26] erau aşezări mici de 300 de familii. Pentru bărbaţi, singurul beneficiu clar al statutului de colonist era scutirea de serviciul militar în legiuni. În schimb, aveau sarcina de a distruge corăbiile oricui venea la ţărm cu intenţii ostile şi de a încetini avansarea armatelor care desfăşurau marşuri pe coastă. Cu toate că aşezările lor erau descrise drept „maritime”, coloniştii nu aveau neapărat corăbii sau experienţă maritimă; ei îndeplineau o funcţie oarecum analoagă trupelor de *Minutemen* din Revoluţia Americană sau luptătorilor din aşa-numita *Home Army* a Marii Britanii din timpul celui de-al Doilea Război Mondial. Deşi oficial erau cetăţeni romani, situaţia lor era considerată „mai periculoasă şi mai puţin liberă”[27], se aflau la mare depărtare de viaţa civică a capitalei şi, în ansamblu, nu o duceau probabil mai bine decît cei care serveau în legiuni.

Faptul că Roma se baza mai degrabă pe *coloniae maritimae* decît pe o flotă maritimă nu a fost o strategie tocmai reuşită. Cînd au asediat Napoli în 327/326 î.e.n., romanii nu au avut vase cu care să atace portul din Campania, în timp ce napolitanii navigau nestingheriţi de-a lungul aşezărilor de coastă romane. Cu toate acestea, romanii au construit o flotă abia în 311 î.e.n. – două escadre de zece corăbii staţionate la Roma. Acestea au fost rareori angajate în luptă pînă în anul 282 î.e.n., cînd o escadră a fost trimisă „într-o călătorie de inspectare de-a lungul coastei Greciei

Mari”[28], încălcînd un tratat cu oraşul Tarentum „prin care romanii se obligaseră să nu navigheze dincolo de promontoriu”, aflat în capătul de sud al Golfului Tarent. Tarentinii erau suspicioşi faţă de romani, care îi susţineau pe rivalii lor, oraşele Napoli şi Rodos, şi le-au răspuns scufundînd sau capturînd cinci corăbii. Războiul care a urmat acestei acţiuni s-a desfăşurat între armatele romane şi armata predominant navală a Tarentului, care a extins conflictul solicitînd ajutorul lui Pyrrhos, regele Epirului, de cealaltă parte a Adriaticii, în nord-vestul Greciei. Înrudit prin căsătorie atît cu Demetrios Poliorcetes, cît şi cu Ptolemeu I şi autorul unei cărţi de tactică militară, Pyrrhos era un expansionist[29] în stil alexandrin. După cîteva victorii asupra romanilor, el a acceptat oferta de a apăra Siracusa de cartaginezi. Între 278 şi 276 î.e.n., Pyrrhos a cucerit cea mai mare parte a Siciliei, însă modul său violent de abordare a oraşelor greceşti i-a întors pe mulţi împotriva lui. Date fiind şi răsturnările de situaţie din sudul Italiei şi problemele politice interne, Pyrrhos a fost obligat să se întoarcă în Epir.

O raţiune a campaniei siciliene a lui Pyrrhos a fost împiedicarea alianţei între Roma şi Cartagina. În 279 î.e.n., amiralul cartaginez Mago navigase către Ostia cu aproximativ 120 de corăbii şi cu oferta unui tratat de asistenţă reciprocă împotriva lui Pyrrhos. Războiul îi suprasolicitase deja pe romani, în timp ce cartaginezii se temeau că o pace a romanilor cu Pyrrhos îi va da acestuia frîu liber împotriva lor în Sicilia. Termenii tratatului lor reflectau slăbiciunea maritimă a Romei. Indiferent dacă trupele erau cartagineze ori romane, urma ca acestea să fie transportate de corăbii cartagineze, iar cartaginezii se obligau să ofere Romei asistenţă maritimă, deşi obligaţia nu era reciprocă. Componenta maritimă era deosebit de importantă, dată fiind dependenţa lui Pyrrhos de căile navale dintre Epir, Tarent şi Sicilia; deşi luptele decisive ale războaielor cu Pyrrhos au fost purtate pe uscat, interesele navale şi maritime erau prioritare în consideraţiile strategice ale diverşilor combatanţi.

Sfîrşitul războiului a adus cu sine un peisaj politic radical

schimbat. Hegemonia Romei se extindea acum în tot sudul Italiei, iar Tarentul a devenit unul dintre aliaţii maritimi ai Romei (*socii navales*), din ale cărei clase de jos îşi recruta majoritatea echipajelor. Deşi se angajaseră în războiul cu Pyrrhos într-un moment de declin, în urma războaielor purtate cu vecini mai apropiaţi, succesul romanilor împotriva agresorilor de peste mări i-a revigorat, dar i-a şi făcut mai prudenţi. Apariţia neaşteptată a flotei lui Mago la Ostia i-a determinat să aprecieze mai mult potenţialul puterii navale şi i-a obligat să îşi reafirme poziţia faţă de Cartagina odată cu restaurarea păcii.

Primele două războaie punice, 264-202 î.e.n.

După zece ani de la retragerea lui Pyrrhos din Italia, Roma şi Cartagina erau deja în război. *Casus belli* a fost o dispută între Cartagina şi Messina, Sicilia, însă situaţia s-a transformat rapid într-o luptă pentru controlul Siciliei şi al vestului Mediteranei, lansînd Roma către stăpînirea întregii Mediterane şi a Mării Negre. Primul din cele trei Războaie Punice dintre Roma şi Cartagina a avut loc mai ales în Sicilia, unde războiul pe uscat a mocnit vreme de 23 de ani. Războiul maritim a fost însă factorul decisiv pentru sfîrşitul dominaţiei de secole a Cartaginei în vestul Mediteranei şi în catapultarea Romei la rangul întîi al puterilor militare şi maritime. După cum notează Polybius, „Cei care sînt impresionaţi de marile bătălii pe mare ale unui Antigonos, Ptolemeu sau Demetrios ar fi cu siguranţă uluiţi… de amploarea operaţiunilor [maritime]”[30] din Primul Război Punic.

Pînă la mijlocul secolului al III-lea î.e.n., Cartagina conducea cel mai întins imperiu de la vestul Asiei Mici sau Egiptului, incluzînd porţiuni uriaşe din Africa de Nord, sudul Spaniei, Insulele Baleare, Sardinia, Corsica şi vestul Siciliei. Oraşul însuşi se afla pe o peninsulă de aproximativ cinci kilometri lăţime în Golful Tunis. Pe partea dinspre mare era protejat de un singur

zid, în timp ce dinspre uscat era protejat de trei ziduri înalte de 15 metri cu turnuri la fiecare 60 de metri. Zidurile aveau două niveluri de grajduri – cel de jos putea adăposti 300 de elefanţi, cel de sus 4.000 de cai –, iar barăcile puteau încartirui 24.000 de soldaţi. În jurul celui de-al II-lea secol î.e.n., cel puţin, complexul portuar dublu era probabil cel mai sofisticat din lume:

> Porturile comunicau între ele şi aveau o intrare comună dinspre mare, lată de 70 de picioare, care putea fi închisă cu lanţuri de fier. Primul port era pentru vase comerciale… În al doilea port era o insulă, cu cheiuri măreţe rînduite la intervale atît în jurul portului, cît şi al insulei. Aceste îndiguiri erau pline de şantiere pentru corăbii, unde încăpeau 220 de vase… Două coloane ionice se înălţau în faţa fiecărui doc, dînd atît portului, cît şi insulei înfăţişarea unui portic continuu… de unde… amiralul putea observa ce se întîmplă pe mare, pe cînd cei care se apropiau dinspre apă nu puteau avea o perspectivă clară asupra a ceea ce se întîmpla înăuntru. Nici măcar negustorii care soseau în port nu puteau vedea docurile imediat, fiindcă acestea erau împrejmuite de un zid dublu şi existau porţi prin care corăbiile comerciale puteau trece din primul port către oraş fără a traversa docurile[31].

Cartaginezii erau o ameninţare constantă pentru romani, care, potrivit lui Polybius, „desfăşurau operaţiunile din Sicilia îndeajuns de eficient. Totuşi, cît timp cartaginezii deţineau controlul incontestabil asupra mării, rezultatul războiului era încă indecis”[32]. După trei ani de stagnare, în decursul cărora au depins de corăbiile aliaţilor pentru a ajunge în Sicilia, romanii au decis să construiască „100 de pentireme şi 20 de trireme. Au întîmpinat dificultăţi mari, deoarece constructorii lor de vase erau complet lipsiţi de experienţă în construirea pentiremelor, dat fiind că aceste vase nu fuseseră niciodată folosite în Italia”. Dificultatea iniţială a fost depăşită atunci cînd au capturat un vas de patrulă cartaginez care eşuase: „Această corabie a fost folosită ca model şi au construit întreaga flotă după datele ei tehnice”.

Se ştie că ingineria inversă este dificilă chiar în cele mai bune condiţii, însă, potrivit lui Pliniu cel Bătrîn, de la situaţia iniţială în care practic nu aveau o industrie de construcţie de nave proprie, flota romană „a navigat în a şaizecea zi de la tăierea arborilor”[33]. Acest lucru este şi mai uluitor dacă îl comparăm cu cei trei ani cît le luase constructorilor de vase atenieni pentru a construi 200 de

corăbii, sub conducerea lui Temistocle. Descoperirile arheologice sugerează posibilitatea ca romanii să fi beneficiat de tehnici de construcţie cartagineze. Examinarea aşa-numitei Corăbii Punice[34], un vas din Liburnia, secolul al III-lea î.e.n., găsită în largul oraşului Marsala, Sicilia, arată obiceiul constructorilor de nave cartaginezi de a scrie pe diversele piese din corpul navei pentru a le marca locul unele faţă de celelalte, un sistem similar cu cel folosit în cazul corabiei faraonului Khufu, cu 2.200 de ani înainte. (O liburnă era un vas cu rame – Corabia Punică avea 17 vîsle pe fiecare latură – cu doi oameni la fiecare ramă, angajat în transmiterea de ordine şi în misiuni de recunoaştere.) Dacă vasul pe care l-au folosit romanii ca model includea astfel de marcaje, demersul de a crea o flotă pornind de la zero ar fi fost mult mai uşor decît în alte condiţii.

Deoarece corăbiile cartagineze erau mai bine construite şi mai eficient armate, consulul Gaius Duilius s-a hotărît să compenseze măiestria de care dădeau dovadă cartaginezii în arta navigaţiei prin crearea condiţiilor în care romanii erau fără rival în luptă, învingîndu-i pe cartaginezi în acţiuni de abordaj. Central în acţiunile romanilor era *corvus*[35] (care înseamnă literal „corb”), o rampă de abordare de 11 metri lungime pe 1,5 metri lăţime, cu balustrade pe laturi. Un capăt al acestui *corvus* era prins în balamale la baza unui catarg de opt metri înălţime, poziţionat în partea din faţă a vasului. Atunci cînd era coborît pe puntea unei corabii inamice, un crampon de fier aflat la capătul liber fixa *corvus*-ul, iar soldaţii romani năvăleau pe vasul inamic. După ce Duilius a prins o flotă cartagineză în largul coastei de nord-est a Siciliei, lîngă Mylae, în 260 î.e.n., eficienţa acestor *corvi* s-a făcut deja simţită. Cînd soldaţii romani invadau corăbiile inamice „lupta părea că se transformă într-o bătălie pe uscat”[36]. Încercările cartagineze de a ataca de la pupa vasele romane erau ineficiente, deoarece raza de coborîre a *corvus*-ului descria un arc larg de la babord la tribord, asigurîndu-le astfel romanilor un avantaj constant. Pînă la sfîrşitul bătăliei, cartaginezii pierduseră 50 din cele 130 de corăbii.

Nemulţumiţi de lipsa progresului în Sicilia, patru ani mai tîrziu romanii au deplasat zona de conflict în Africa de Nord şi aproape au reuşit să forţeze o pace oneroasă cu cartaginezii, înainte ca armata lor să fie crunt înfrîntă. O expediţie de despăgubire a capturat mai mult de 100 de corăbii cartagineze, însă în drum spre casă romanii au pierdut peste 280 de vase alături de 35.000 de soldaţi şi echipaj din cauza furtunilor. Polybius pune dezastrul pe seama dispreţului total al comandanţilor faţă de sfatul cîrmacilor în privinţa vremii şi a destinaţiei lor, „coasta sudică a Siciliei... un ţărm stîncos cu puţine ancoraje sigure”[37]. El continuă cu cîteva observaţii generale despre trăsăturile romanilor, faptul că se bazează pe forţa brută şi încăpăţînarea lor, şi explică de ce toate acestea sînt incompatibile cu succesul pe mare. Pe uscat, romanii cîştigau frecvent împotriva inamicilor şi a maşinăriilor lor, fiindcă puteau aplica „un tip de forţă împotriva altuia în mare măsură similar... Însă cînd luptă cu marea şi forţele naturii şi încearcă să le învingă prin forţă, au parte de înfrîngeri zdrobitoare. Astfel s-a întîmplat şi cu acest prilej, iar asta va continua negreşit pînă în momentul în care romanii îşi vor corecta aceste prejudecăţi cu privire la îndrăzneală şi forţă”. O teorie atribuie pierderile grele acelui *corvus*, care, într-o poziţie ridicată, ar fi îngreunat vasele în partea de sus şi le-ar fi predispus răsturnării. Dacă romanii au realizat acest lucru, se poate să fi decis că de fapt *corvus* era mai degrabă periculos decît folositor, ceea ce ar explica de ce nu mai este pomenit[38] după începutul campaniei din nordul Africii.

Războiul s-a întins pe o perioadă de 14 ani, marcaţi de succese triumfătoare şi eşecuri epice, nici unul dintre acestea decisiv. Cheia strategiei cartagineze consta din apărarea oraşului Lilibeo sau Lilybaeum (Marsala, Sicilia), pe care romanii l-au supus unor blocade în mai multe rînduri pe parcursul a aproape un deceniu, deşi au pierdut mai mult de 1.000 de corăbii în furtuni. Cartaginezii au putut trece prin blocadă în momente cruciale pînă în 241 î.e.n., cînd o flotă încărcată cu grîne şi avînd navigatori şi soldaţi relativ lipsiţi de experienţă a fost interceptată

în bătălia de la Insulele Aegades, la nord de port. Cartaginezii au pierdut 120 de corăbii şi romanii au capturat 10.000 de prizonieri. Fără posibilitatea de a fi sprijiniţi de acasă, poziţia oraşului Lilibeo nu a putut fi apărată, iar cartaginezii au capitulat.

În ciuda tradiţiei lor mai lungi de navigaţie, cartaginezii nu s-au apropiat niciodată de victorie în Primul Război Punic. Din unele puncte de vedere, acest lucru este de înţeles. Puterea maritimă cartagineză depindea de rolul de navigatori comercianţi al cartaginezilor. Ei nu purtaseră vreodată un mare război naval şi, cu toate că nu erau neştiutori într-ale războiului – se luptau frecvent cu vecinii lor din Numidia, chiar în timpul războiului cu Roma –, conflictele militare nu erau un element important al vieţii lor civice. Spiritul marţial şi ambiţia militară neabătută ale romanilor le-au permis să se adapteze prompt la navigaţie şi la războiul naval şi, odată ce au învăţat să respecte marea, au şi stăpînit-o.

Comerţul dintre Roma şi Cartagina a fost reluat după război, însă în ciuda declarării unei politici de neintervenţie în afacerile cartagineze, în 238 Roma a capturat Sardinia; nouă ani mai tîrziu, aceasta şi vestul Siciliei au devenit primele două provincii romane. Între timp, cartaginezii au început să îşi lărgească teritoriul în sudul Spaniei. Aveau fără discuţie nevoie să-şi sporească veniturile din minele de argint spaniole, pentru a-şi acoperi plăţile către Roma; e posibil să fi vrut să compenseze pierderea Sardiniei şi Siciliei; în fine, acesta putea fi un mod de a folosi soldaţi nemulţumiţi, care fuseseră obligaţi să abandoneze cîmpul de luptă fără ca ei înşişi să fi suferit vreo înfrîngere. Cel mai remarcabil dintre aceştia era Hamilcar Barca; el a cucerit noi teritorii în preajma fluviului Guadalquivir şi a fondat Carthago Nova (Cartagena) pe coasta de sud-vest. Interesul romanilor în Peninsula Iberică era limitat la alianţe cu anumite oraşe, în special cu portul Saguntum. În orice caz, un tratat din 226 î.e.n. a transformat fluviul Ebru (care se varsă în mare la aproximativ 75 de mile sud-vest de Barcelona) în frontiera dintre sfera cartagineză şi sfera romană de influenţă.

Cinci ani mai tîrziu, fiul lui Hamilcar, Hannibal, a devenit conducătorul suprem în Spania cartagineză, iar în 219 î.e.n. a capturat Saguntum pentru a începe al Doilea Război Punic. Înaintînd spre Italia prin Franţa de Sud şi prin Alpi, Hannibal i-a învins pe romani în repetate rînduri între anii 218 şi 216 î.e.n.; la Cannae, pe coasta adriatică, la est de Napoli, mai puţin de 15.000 din 80.000 de soldaţi romani au scăpat de moarte sau capturare. Cu toate acestea, Cartagina nu a provocat niciodată conflicte cu Roma pe mare şi, deşi Hannibal a rămas în Italia timp de 15 ani, o singură flotă l-a ajuns acolo, în vreme ce Roma primea provizii constante de grîne[39] din Sicilia, Sardinia şi probabil Egipt. Hannibal a părăsit în cele din urmă peninsula în anul 203 î.e.n., cînd a fost rechemat să conducă apărarea Cartaginei împotriva armatelor lui Publius Cornelius Scipio. Deşi nu au existat bătălii navale majore, pentru rezultatul celui de-al Doilea Război Punic strategia maritimă a fost la fel de importantă ca în primul, fapt apreciat de Scipio mai mult decît de oricine altcineva.

Succesul lui Scipio era legat inextricabil de războiul din Spania, unde a condus cucerirea oraşelor Saguntum în anul 212 î.e.n. şi Carthago Nova trei ani mai tîrziu. Polybius îi atribuie lui Scipio înţelegerea valorii strategice a celui din urmă. „El a descoperit mai întîi", scrie prietenul lui Scipio, „faptul că acesta era, practic, unic printre oraşele Spaniei prin faptul că deţinea un port care putea găzdui o flotă şi forţe navale şi era, de asemenea, situat convenabil pentru a le permite cartaginezilor să traverseze marea direct, din Africa"[40]. Scipio mai aprecia şi că, dacă încercarea sa de a captura portul eşua, „mai putea totuşi să asigure siguranţa oamenilor săi datorită faptului că deţinea controlul asupra mării". Pierderea oraşului Carthago Nova i-a lăsat pe cartaginezi în posesia unui singur port important peste mări, cel de la Gadir. Întorcîndu-se la Roma, Scipio a început să planifice o invazie a Africii de Nord. Hannibal a fost rechemat în Cartagina, unde, în anul 202 î.e.n., Scipio l-a învins în bătălia de la Zama, obţinînd astfel titlul onorific „Africanus". Hannibal i-a îndemnat pe cartaginezi să accepte termenii de pace ai

romanilor, înainte de a fugi spre curtea seleucidă a lui Antioh al III-lea „cel Mare”.

Roma stăpîneşte Mediterana

S-a spus că romanii nu au dat dovadă de o „mentalitate navală”[41] în timpul celui de-al Doilea Război Punic, însă strategia lor maritimă era de fapt adaptată cu precizie la ameninţarea cartagineză. Romanii nu îşi abandonaseră flota după Primul Război Punic, dar existau motive foarte întemeiate pentru care au evitat cheltuiala de a construi şi arma mai multe corăbii decît au făcut-o. Avînd în vedere faptul că armata lui Hannibal pustia Italia, existau prea puţine efective disponibile pentru o flotă mai mare, mai ales dacă ne gîndim că majoritatea pierderilor navale din primul război fuseseră cauzate de forţele naturii şi nu se putea vorbi despre o ameninţare navală cartagineză. Mai mult, romanii purtau în acelaşi timp şi Primul Război Macedonean (215-197 î.e.n.), în care flota lor juca un rol decisiv în mările Adriatică şi Egee. Implicarea lor în Adriatica a început în anul 229 î.e.n., ca răspuns la rugăminţile negustorilor italieni care fuseseră hărţuiţi de corăbii din Iliria, pe ţărmul balcanic. Romanii au lansat o expediţie de două sute de corăbii şi i-au constrîns pe iliri să garanteze că nu vor naviga niciodată la sud de Lissus (Lezha, în nord-vestul Albaniei) cu mai mult de două *lembi* puţin înarmate, acestea fiind un tip de galere cu unul sau două rînduri de vîsle construite de iliri. (Ideal pentru expediţiile rapide de cercetare şi de atac, *lembus* a fost adoptat mai tîrziu de alte puteri maritime.)

Lupta s-a reluat în ajunul invaziei Italiei de către Hannibal, cînd Demetrios din Pharos (Insula Hvar, Croaţia) a luat o flotă de *lembi* pentru o expediţie de atac în Marea Egee. Înfrînt de romani, el a fugit la Filip al V-lea al Macedoniei, căruia i-a încurajat tendinţele antiromane. Roma nu a investit multe resurse în

Marea Adriatică, însă se puteau face multe lucruri cu relativ puţine resurse. Zece corăbii au respins o flotă de o sută de *lembi* macedonene în anul 216 î.e.n., după care romanii au alocat pînă la 50 de corăbii pentru coasta dintre Tarent şi Brundisium. De asemenea, ei au creat o alianţă cu Liga Etoliană în cadrul căreia romanii furnizau o flotă şi erau îndreptăţiţi la orice proprietate mobilă în zonele pe care punea stăpînire, termeni potriviţi pentru o strategie maritimă, în timp ce oraşele-state greceşti ale ligii luptau într-un război pe uscat şi primeau orice teritorii capturate. Războiul a luat sfîrşit în anul 205 î.e.n., însă cinci ani mai tîrziu romanii au reînceput lupta din cauza ameninţărilor lui Filip faţă de aliaţii lor greci, inclusiv Atena şi Rodos, şi de teamă că acesta se va afla în curînd într-o poziţie favorabilă pentru atacarea Italiei. „Lui Hannibal i-a luat patru luni să ajungă în Italia din Saguntum", a declarat un consul, „însă Filip, dacă îi permitem, va ajunge la patru zile după ce ridică pînzele în Corint"[42]. Titus Quinctius Flamininus şi-a trimis legiunile în Iliria şi, în anul 197 î.e.n., a zdrobit armata macedoneană. Filip a capitulat cu toate corăbiile, mai puţin cinci dintre vasele sale militare normale şi un „şaisprezece", şi şi-a retras garnizoanele din jurul Greciei. Flamininus i-a proclamat pe greci un popor liber, afirmaţie de care aceştia aveau să se îndoiască în curînd.

Între timp, seleucidul Antioh cel Mare traversase Hellespontul pentru a-şi exercita drepturile dinastice asupra Traciei, ceea ce a dejucat orice interes pe care îl puteau manifesta nou-veniţii romani în Grecia sau Balcani. În anul 192 î.e.n., el a debarcat în oraşul Demetrias (la nord de Eubeea), ai cărui cetăţeni credeau că erau „liberi doar în aparenţă[43], cînd în realitate tot ce se făcea trebuia încuviinţat de romani". Romanii au zdrobit armata lui Antioh la Termopile, însă experienţa i-a forţat să îşi reevalueze viziunea asupra lumii Mării Egee şi relaţiei lor cu aceasta. După cum s-a exprimat un istoric modern, „unitatea esenţială a bazinului Mării Egee, a lumii greceşti din Asia şi Europa ca sistem geopolitic, li se revelase cu o claritate uluitoare"[44]. Data tîrzie la care romanii au avut această epifanie arată cît de îndepărtaţi

fuseseră de lumea elenistică a estului Mediteranei, din punct de vedere politic şi cultural.

Sub influenţa acestei revelaţii recente, Scipio Africanul şi fratele său şi-au asumat sarcina de a impune hegemonia romană în Marea Egee. Flota lui Antioh reprezenta o adevărată ameninţare, aşa că, în loc să traverseze Marea Egee, au mărşăluit cu armatele în nord pînă la Hellespont. Flota romană se afla sub comanda lui Marcus Livius, care îşi recrutase echipajele din *coloniae maritimae*, în ciuda faptului că aceştia fuseseră iniţial scutiţi de serviciul militar. În pofida dimensiunii sale reduse şi a reţinerii echipajelor faţă de serviciul militar, valoarea flotei romane a fost recunoscută de o autoritate precum Hannibal, care i-a spus lui Antioh că „armele romane erau la fel de puternice pe mare ca şi pe uscat”[45]. Ca şi cum ar fi vrut să demonstreze acest lucru, romanii şi aliaţii lor din Rodos au înfrînt o serie de flote seleucide, inclusiv una condusă de Hannibal. Aceste înfrîngeri l-au dezorientat pe Antioh, după cum explică istoricul roman Titus Livius, „fiindcă, odată cu pierderea stăpînirii pe mare, el se îndoia că putea să-şi apere posesiunile îndepărtate”[46]. Antioh şi-a retras armata din Hellespont, iar legiunile lui Scipio au intrat în Asia fără nici o opoziţie. După o bătălie finală pe uscat, romanii au dictat o pace care elimina influenţa seleucidă din Ionia. Roma îşi exercita acum hegemonia asupra întregii Mări Egee şi, după secole de rezistenţă împotriva unui despotism din est, grecii sucombaseră în faţa unuia vestic.

Pentru a-şi păstra dominaţia, romanii s-au lansat într-o campanie de dezbinare şi stăpînire, una dintre primele victime fiind aliatul lor fidel Rodos, care a fost subminat în mod repetat. După al Treilea Război Macedonean (172-167 î.e.n.), Roma a transferat Insula Delos la Atena, cu condiţia ca Delos să devină port fără taxe vamale, ceea ce a costat Rodosul o sumă estimată la 140 de talanţi (aproximativ 3.500 de kilograme de argint) din venitul anual obţinut doar din taxele portuare[47]. O altă lovitură a urmat odată cu sfîrşitul celui de-al Treilea Război Punic (149-146 î.e.n.) şi distrugerea Cartaginei, care fusese un partener comercial

important. Acest război fusese precedat de refuzul Romei de a le acorda cartaginezilor permisiunea de a se apăra împotriva atacurilor Numidiei, forţarea Cartaginei de a-i preda Romei armele deţinute şi insistenţa ca oraşul în sine să fie distrus, iar locuitorii săi mutaţi 80 de stadii în interiorul continentului – întîmplător, aceeaşi distanţă pe care Platon o recomandase pentru ferirea unui oraş de influenţele corupătoare ale comerţului maritim. Cartaginezii au refuzat aceste cerinţe strigătoare la cer, însă o jumătate de secol de supunere faţă de Roma în afacerile externe şi militare le lăsase flota modest armată, prost echipată şi slab antrenată. În ciuda avantajelor copleşitoare în materie de pregătire, arme şi experienţă, romanii au avut totuşi nevoie de trei ani pentru a învinge în ultimul dintre Războaiele Punice. Cînd oraşul a fost în cele din urmă înfrînt de armata lui Scipio Aemilianus, el a ţinut cont de strigătul de război al lui Cato, senatorul roman care, înflăcărat de zel puritanic, îi îndemna de mult pe concetăţenii săi la război, terminîndu-şi discursurile prin cuvintele „Cartagina trebuie distrusă”[48]. Aşa s-a şi întîmplat, iar odată cu ea a căzut o putere maritimă care înflorise mai bine de şapte secole.[2*]

Cu Cartagina înfrîntă şi Rodosul marginalizat, pînă la sfîrşitul secolului al II-lea î.e.n. rămăseseră puţine ameninţări externe la adresa comerţului mediteranean al Romei, al cărei centru comercial era portul liber de la Delos. Prosperitatea insulei a fost spulberată în anul 88 î.e.n., cînd Mithridates al VI-lea din Pontus a ordonat omorîrea a 100.000 de romani şi italieni în Asia Mică şi la Delos. Apogeul deceniilor de tensiune şi ostilităţi intermitente legate de stăpînirea romană în Grecia şi Asia Mică a precipitat primul dintre cele trei Războaie Mitridatice purtate între anii 88 şi 63 î.e.n. Acestea au implicat o campanie maritimă amplă şi s-ar putea argumenta că nu s-au încheiat mai repede deoarece comandantul roman Sulla a avansat în Grecia fără o flotă de susţinere. În consecinţă, atunci cînd Sulla a asediat Atena şi Pireul, Mithridates şi-a putut reface forţele pe mare aşa cum o făcuseră şi atenienii în Războiul Peloponesiac. Cînd portul a căzut

în anul 86 î.e.n., „Sulla a ars Pireul, care îi dăduse mai multă bătaie de cap decît oraşul Atena, fără să cruţe Arsenalul, sau şantierul naval, sau oricare alta dintre faimoasele sale clădiri”[49] care împodobiseră portul timp de patru secole. Ne lipsesc descrieri detaliate ale campaniilor maritime, deşi există indicii ale amplorii efortului. În rezumatul pe care îl face războaielor, Appian notează că „De multe ori [Mithridates] avea peste 400 de corăbii ale sale”[50], un avantaj numeric care i-a permis să debarce o armată în Grecia, însă a fost insuficient pentru capturarea Rodosului, care încă era aliat cu Roma. Mithridates primea sprijin nu doar de la propriile teritorii şi de la vecinii direcţi, ci şi de la generalul roman Sertorius, care conducea opoziţia faţă de Sulla pe perioada războiului civil în Spania, de unde i-a trimis forţe lui Mithridates pe mare. Renumitul general Licinius Lucullus a învăţat din greşeala lui Sulla – din care îl salvase de fapt pe Sulla – şi, deşi a petrecut mult timp mărşăluind în inima Asiei Mici în timpul celui de-al doilea război, succesul său a depins într-o asemenea măsură de capturarea porturilor Sinop şi Amathus de la Marea Neagră încît, atunci cînd şi-a sărbătorit triumful la Roma, procesiunea sa a inclus „o sută zece corăbii cu rostruri din bronz”[51].

Campania lui Pompei cel Mare împotriva piraţilor, 69 î.e.n.

Lupta de proporţii din Marea Egee începută din a doua jumătate a celui de-al II-lea secol î.e.n. şi practica romană de a-şi deposeda potenţialii rivali de flote duseseră la un reviriment al pirateriei. Acest lucru nu a atras oficial atenţia Romei pînă la sfîrşitul secolului şi chiar atunci problema a fost abordată întîmplător. O serie de campanii împotriva diverselor bande individuale de piraţi au eşuat, din cauza mobilităţii acestora şi a reţelelor lor de

asistenţă reciprocă. Cu toate că erau concentraţi în Cilicia, în Asia Mică, piraţii ameninţau comerţul maritim din întreaga Mediterană. Nimeni nu era sigur nicăieri. Într-un discurs ţinut în anul 66 î.e.n., după ce pirateria fusese eradicată, oratorul roman Cicero a amintit audienţei sale cît de cumplită fusese situaţia:

> Să mai deplîng oare capturarea emisarilor ce călătoreau înspre Roma din ţările străine, cînd s-au plătit despăgubiri pentru ambasadorii Romei? Să mai spun că marea era nesigură pentru vasele comerciale, cînd 12 lictori [gărzi de corp oficiale] au fost capturaţi de piraţi? Să mai consemnez capturarea nobilelor oraşe Cnidos, şi Colophon, şi Samos, şi a nenumărator altora, cînd bine ştiţi că propriile voastre porturi, precum şi cele datorită cărora puteţi să respiraţi au fost în mîinile piraţilor? ...Să deplîng oare calamitatea de la Ostia, acea pată ruşinoasă asupra republicii noastre, cînd aproape în faţa ochilor voştri tocmai flota care fusese încredinţată comenzii unui consul roman a fost capturată şi distrusă de piraţi?52

Cea mai renumită victimă a pirateriei a fost un tînăr Iulius Caesar care, traversînd într-o iarnă spre Rodos în anul 75 î.e.n., a fost capturat şi reţinut timp de aproape 40 de zile. Răscumpărat cu 12.000 de piese de aur53, Caesar s-a întors pentru a-i prinde şi a-i crucifica pe foştii săi temniceri. Şase ani mai tîrziu, Senatul l-a numit pe Pompei cel Mare la conducerea unei noi expediţii împotriva piraţilor. În ciuda importanţei pe care a avut-o, campania sa este cunoscută doar din descrieri scurte care se axează pe strategia lui globală. Încredinţîndu-i-se puteri extraordinare timp de trei ani, Pompei a adunat o forţă de 500 de corăbii, 120.000 de soldaţi şi 5.000 de soldaţi de cavalerie. Împărţind Mediterana în 13 sectoare maritime, el le-a ordonat căpitanilor săi să scoată din ascunzători orice bande de piraţi ar găsi, fără a părăsi însă zonele care le fuseseră repartizate. Singura zonă lăsată fără pază a fost coasta Ciliciei, ce a devenit în curînd ultimul refugiu al piraţilor care puteau ajunge pînă acolo. Romanii au eradicat pirateria în vestul Mediteranei în 40 de zile, iar şapte săptămîni mai tîrziu Pompei a acceptat capitularea ultimilor piraţi din Cilicia. Sursele relatează că în timpul campaniei au murit 10.000 de piraţi şi au fost capturate între 400 şi 800 de corăbii. Foarte neobişnuită a fost clemenţa pe care Pompei a arătat-o faţă de prizonierii săi, pe mulţi dintre aceştia

strămutîndu-i către portul din apropiere, Soloi, care a fost redenumit Pompeiopolis. Clemenţa aceasta a fost răsplătită, iar Pompei s-a bucurat de loialitatea lor atunci cînd i-a fost încredinţată comanda armatelor romane în al Treilea Război Mitriadic.

Îndelungata problemă a pirateriei şi-a pus profund amprenta asupra psihicului roman. Mai ales pentru Cicero, piraţii şi pirateria reprezentau opusul romanilor adevăraţi: barbari, josnici, perfizi. Aceasta a fost o temă asupra căreia s-a întors în repetate rînduri în decurs de un sfert de veac. Într-o scrisoare memorabilă adresată fiului său, Cicero afirmă că un jurămînt făcut unui pirat nu îţi creează obligaţii, „fiindcă un pirat nu este inclus[54] în categoria inamicilor publici [ai statului], ci este inamicul comun al tuturor". Această idee a fost şlefuită cu fineţe de juristul englez din secolul al XVII-lea Sir Edward Coke: *Pirata est hostis humanis generis*, „piratul este inamicul omenirii", o expresie care se foloseşte şi astăzi în legătură cu persoane angajate în acţiuni de terorism, tortură şi genocid.

De la Caesar la Augustus: războaiele civile romane, 49-31 î.e.n.

Succesul extern al Romei în Est şi împotriva piraţilor a contribuit la erodarea instituţiilor sale republicane, care erau inadecvate pentru gestionarea unor provincii şi colonii atît de vaste şi de îndepărtate. Reformele propuse în jurul lui 130 î.e.n. au fost respinse de un senat care îşi proteja privilegiile şi, pe măsură ce tensiunile escaladau, senatul a recurs din ce în ce mai mult la legea marţială, iar liderii politici puternici au început să mobilizeze armate mari, recrutînd soldaţi cu promisiuni de pămînt şi pradă. Dispunînd de putere şi capital în urma campaniei sale împotriva piraţilor, în anul 60 î.e.n. Pompei a

format un triumvirat secret cu Crassus şi Caesar, aceştia fiind de acord să se susţină unul pe altul „pentru a se opune oricărei legislaţii pe care ar fi dezaprobat-o oricare dintre ei”[55]. Doi ani mai tîrziu, Caesar a început cucerirea Galiei, iar în următorii nouă ani a anexat Galia Romei, a invadat Germania şi a debarcat de două ori în Britannia.

Victoriile lui Caesar i-au sporit popularitatea în rîndul maselor, pe de o parte, şi au stîrnit resentimentul republicanilor din vechea gardă, pe de alta, punîndu-l în conflict cu Pompei, care în anul 52 î.e.n. a fost numit consul unic, ceea ce a reprezentat o premieră în istoria republicii. În anul 49 î.e.n., Caesar a grăbit declanşarea unui război civil conducîndu-şi armata peste rîul Rubicon în Italia propriu-zisă, o acţiune care putea fi pedepsită cu moartea. Forţele militare ale lui Pompei, recrutate în grabă, nu au putut ţine piept veteranilor lui Caesar, iar Pompei a traversat Marea Adriatică pentru a strînge o armată. Caesar a intrat în Roma, apoi a navigat către Spania, unde i-a învins pe susţinătorii locali ai lui Pompei. Întorcîndu-se în Grecia, l-a înfrînt pe Pompei în bătălia de la Pharsalos, în Grecia centrală. Pompei a fugit în Egipt pe o corabie comercială şi s-a învinuit singur „de a fi fost forţat să intre în luptă cu forţele sale terestre, nefolosindu-şi flota, care era indiscutabil superioară... Şi într-adevăr”, continuă biograful său, „Pompei nu a făcut greşeală mai mare, iar Caesar s-a dovedit a fi un general mai capabil prin mutarea teatrului de război atît de departe de ajutorul flotei”[56]. Greşeala era ireversibilă şi, cînd a debarcat pe coasta Egiptului, Pompei a fost ucis prin ordinul curţii ptolemaice. Atunci cînd Caesar a ajuns în Egipt, i-a omorît pe asasinii lui Pompei şi a instalat-o pe Cleopatra, sora şi soţia lui Ptolemeu al XIII-lea, ca regină.

În anul 44 î.e.n., susţinătorii vechii ordini republicane l-au asasinat pe Caesar, însă au fost martorii apariţiei unui nou triumvirat: aliatul şi generalul lui Caesar, Marcus Antonius; nepotul său de 18 ani şi moştenitorul său desemnat, Octavian (viitorul împărat Augustus); şi generalul Lepidus. În bătălia de la Philippi, Grecia, în anul 42 î.e.n., Antoniu şi Octavian şi-au înfrînt

oponenţii, însă o parte din flota republicană a scăpat şi s-a aliat cu renegatul Sextus Pompeius în Sicilia. Desemnat de senat ca prefect al flotei[57] şi al liniei de coastă (*praefectus classis et orae maritimae*) în anul anterior, fiul lui Pompei cel Mare era dornic să răzbune moartea tatălui său folosindu-se de moştenitorul lui Caesar. Deşi depăşit numeric, el l-a înfrînt pe Octavian în Strîmtoarea Messina în anul 38 î.e.n., însă nu a putut să-şi consolideze avantajul. Doi ani mai tîrziu, Marcus Vipsanius Agrippa, generalul de încredere al lui Octavian, a preluat comanda flotei şi a creat o bază de antrenament maritim numită Portus Iulius, lîngă Puteoli, în Golful Napoli. După o campanie înverşunată de o vară în apele din jurul Siciliei, în luna septembrie a anului 36 î.e.n. Agrippa a repurtat o victorie spectaculoasă în bătălia de la Naulochus, care l-a costat pe Pompei întreaga flotă, în afară de 17 din cele probabil 200 de vase. Cu Pompei pus pe fugă, cînd Lepidus a părăsit triumviratul, competiţia pentru supremaţie absolută a ajuns să se desfăşoare între Antoniu şi Octavian.

Relaţiile dintre cei doi se răciseră atunci cînd Antoniu, deja căsătorit cu sora lui Octavian, s-a căsătorit cu Cleopatra. În anul 33 î.e.n., Antoniu şi Cleopatra – în calitate de regină cu drepturi depline, şi nu de simplă soţie a unui general roman – au adunat opt escadre de 65 de nave militare (ajungînd pînă la nave de tip „nouă” şi „zece”) şi 300 de vase de transport. Pînă în primăvara anului 31 î.e.n., marea majoritate a acestei flote ajunsese la Peninsula Actium şi Golful Ambracia, la nord de Golful Corint, unde Agrippa şi Octavian i-au ajuns din urmă. Cu o armată flămîndă, bolnavă şi demoralizată din cauza numărului

Vase romane transportîndu-l pe împăratul Traian împreună cu armata sa peste Dunăre, în timpul primei campanii împotriva dacilor de pe teritoriul României de astăzi. Această reproducere a unei secţiuni din Columna lui Traian (circa 113 e.n.) din Roma, atribuită sculptorului Apolodor din Damasc, se găseşte în Muzeul de Navigaţie Antică, Mainz, Germania. Fotografie realizată de autor.

mare de dezertări ale ofiţerilor comandanţi care treceau în tabăra lui Octavian, Antoniu a trebuit să forţeze lucrurile angajîndu-şi flota. În dimineaţa de 2 septembrie, el a pornit pe mare cu şase escadre către Agrippa şi cu escadra Cleopatrei în ariergardă. La scurt timp după începerea confruntării, trei escadre s-au retras, două au capitulat, iar vasele Cleopatrei s-au întors spre sud. Antoniu i s-a alăturat cu 40 de corăbii şi a navigat spre Egipt. (Cînd bătălia era iminentă, pînzele erau de obicei lăsate la mal, iar faptul că vasele lor le aveau în dotare sugerează că această retragere a fost premeditată.) Urmărit pînă acolo de Octavian în anul următor, Antoniu a făcut o ultimă încercare timidă de rezistenţă, înainte de a cădea străpuns de tăişul propriei săbii. Atunci cînd Cleopatra s-a sinucis pentru a evita umilinţa de a deveni prizoniera lui Octavian, Egiptul a devenit

provincie a Imperiului Roman, la a cărui susţinere a contribuit în următoarele şase secole.

Mare Nostrum

Victoria lui Octavian în Egipt a adus întregul bazin al Mediteranei sub comanda unei singure puteri imperiale. Pentru a garanta siguranţa imperiului şi a comerţului său maritim, Augustus (după cum s-a autoproclamat Octavian) a stabilit prima flotă permanentă a Romei, cu baze la Misenum, chiar la sud de Portus Iulius, şi la Ravenna, în nordul Adriaticii. Aceste flote cuprindeau o varietate de nave, de la liburne la trireme, cvadrireme şi pentireme. Pe măsură ce imperiul s-a extins, flote provinciale au fost stabilite în Egipt, Siria şi Africa de Nord; la Marea Neagră; pe fluviile Dunăre şi Rin, care marcau mai mult sau mai puţin graniţa de nord a imperiului; şi pe Canalul Mînecii. În decursul următoarelor două secole au avut loc în mod aproape constant lupte la graniţele estice şi nordice ale imperiului, însă Mediterana s-a bucurat de o perioadă de pace şi prosperitate fără precedent, în timpul căreia cultura greco-romană a circulat cu uşurinţă în jurul a ceea ce toată lumea era îndreptăţită să numească *Mare Nostrum* – Marea Noastră. Aceasta a fost singura dată cînd Mediterana s-a aflat sub egida unei singure puteri, lucru cu consecinţe profunde pentru toate culturile care au apărut ulterior pe ţărmurile sale.

În timp ce comerţul în bazinul Mediteranei înflorea, romanii au început să renoveze porturile vechi şi să construiască altele noi, într-un avînt fără precedent. Alegerea Misenumului ca bază navală de către Augustus se datora în mare măsură proximităţii sale faţă de Puteoli. Cel mai important port comercial al Romei republicane, Puteoli, era plin de meşteri şi negustori, veniţi mai ales din Alexandria şi Levant, a căror prosperitate depindea de apetitul vorace al Romei pentru grînele din Egipt şi bunurile de lux din Est. Un spectacol important la Puteoli era sosirea flotelor

cu grîne. În ultima sa călătorie în afara Romei, Augustus a navigat cu o corabie de-a lungul coastei Campaniei, traversînd Golful Puteoli, unde a fost salutat de echipajul şi pasagerii unei corabii din Alexandria, care „şi-au pus robe albe şi ghirlande, au ars miresme şi i-au urat mult noroc – pe care, au spus ei, îl merita pe deplin, fiindcă vieţile lor şi libertatea de a naviga pe mări i se datorau: cu alte cuvinte, aceştia îi datorau lui toată libertatea şi prosperitatea lor”[58]. Puteoli a trecut prin numeroase transformări de bun augur, iniţiate de antreprenorii locali şi la ordinul diverşilor împăraţi pînă în secolul I e.n. inclusiv. Coincidenţa face ca regiunea să fi fost o sursă importantă pentru unul dintre materialele cele mai potrivite la lucrările din construcţia portuară, puzzolana[59], un tip de cenuşă vulcanică avînd proprietatea de a forma, cînd este amestecată cu apă şi calcar, ciment hidraulic, care rezistă şi se poate întări sub apă.

Fiind în acelaşi timp un centru comercial şi naval, Golful Napoli era o staţiune pentru cetăţenii cei mai bogaţi şi mai influenţi ai Romei. O listă a vilelor şi proprietăţilor de acolo din secolul I î.e.n. are aspectul unui *who's who* al elitei Romei. Chiar la Puteoli se aflau socrul lui Caesar şi Cicero, care deţinea proprietăţi şi la Pompeii şi Cumae. După ce s-a retras din viaţa publică, generalul Lucullus şi-a trăit viaţa într-un lux ostentativ între proprietăţile de la Misenum şi Napoli, în timp ce Pompei cel Mare avea o vilă la Cumae, Caesar însuşi o proprietate la Baiae, iar Augustus o vilă pe Insula Capri. Împăraţii au continuat să frecventeze Golful Napoli timp de secole, iar la sfîrşitul anilor 400 ultimul împărat din Vest a fost exilat la vila lui Lucullus[60]. Deşi populaţia de rînd nu avea acces la vile, iazurile cu peşti de cultură de pe proprietăţile mai mari din jurul localităţii Baiae erau atracţii cunoscute publicului larg (Cicero i-a luat peste picior pe cîţiva dintre oponenţii săi politici numindu-i „admiratorii iazurilor cu peşte”[61]), cum erau şi fermele de peşte din regiune. Potrivit unei teorii, decizia lui Augustus de a muta baza navală a lui Agrippa din Portus Iulius la Misenum a avut ca scop prezervarea bancurilor locale de stridii[62]. Dacă lucrurile au stat

aşa, acesta este unul dintre primele exemple cunoscute în care consideraţiile de factură ecologică au influenţat dezvoltarea liniei de coastă.

Popularitatea Golfului Napoli dezminte faptul că romanii ar fi considerat călătoria pe mare drept ceva neobişnuit. Mijloacele de transport preferate pentru vizitatorii de la Roma erau bărcile, ba chiar exista şi o cursă de noapte de la Ostia la Puteoli[63]. Practica navigării din capitală era atît de curentă, încît elaborata conspiraţie a lui Nero pentru a-şi ucide mama, Agrippina, fusese planificată să aibă loc în timpul călătoriei acesteia cu barca între vila ei de la Bauli şi a lui din Baiae. În timp ce ea lua cina cu fiul său înstrăinat, vasul a fost atacat „accidental" cu pintenul etravei, iar cînd a plecat, Nero i-a oferit „o ambarcaţiune cu cabină pliabilă"[64], proiectată special „fie să se scufunde, fie să cadă peste ea". Ambarcaţiunea s-a dus la fund cum fusese plănuit, însă Agrippina a fost salvată de un vas aflat în trecere. Fără să fie descurajat, Nero i-a aranjat uciderea prin mijloace mai puţin elaborate.

Succesorul lui Puteoli ca prim port al Romei a fost Ostia. Deşi amplasarea la gura Tibrului îi asigurase de mult importanţa strategică, Ostia nu a fost esenţială pentru prosperitatea oraşului pînă în secolul I î.e.n. Dictatorul Sulla a autorizat cîteva îmbunătăţiri, parţial în semn de preţuire pentru loialitatea Ostiei în timpul războiului civil, cînd trupe inamice au prădat portul, parţial ca recunoaştere a semnificaţiei sale comerciale în creştere. La mijlocul secolului I e.n., colmatarea gurii Tibrului l-a obligat pe Claudius să construiască un port mare la Portus, imediat la nord de Ostia. Acesta era încadrat de două diguri mai lungi de 800 de metri, „Cheiuri/ masive care merg cît mai în larg, lăsînd Italia mult în urmă – un dig construit de mîna omului/ pe care nu îl poate egala nici un port natural"[65]. De-a lungul intrării a fost ridicat un mol prin scufundarea unei corabii în care fusese adus un obelisc de la Heliopolis, în Egipt: „Mai întîi a fost scufundat, apoi a fost întărit cu piloni şi în cele din urmă încununat cu un far foarte înalt – precum Farul din Alexandria –

care îndruma corăbiile spre port în timpul nopţii cu razele unui corp de iluminat”[66]. O jumătate de secol mai tîrziu, Traian a comandat excavarea unui mare bazin hexagonal cu cale de lansare numerotate şi a pus bazele unui port nou, mai în sus, pe coastă, la Centumcellae, Civitavecchia modernă.

Chiar după construirea Portusului, Ostia a rămas centrul vieţii comerciale şi culturale a regiunii. Rămăşiţele, care rivalizează cu cele de la Pompeii, ne dezvăluie un oraş locuit mai degrabă de cetăţeni obişnuiţi decît de proprietari bogaţi şi suitele lor. Străzile în general rectilinii erau delimitate de clădiri cu locuinţe de trei şi patru etaje, multe dintre ele cu birouri şi magazine la nivelul străzii. Artera principală se întinde de la Porta Marina, lîngă ţărmul antic, pînă la Porta Romana pe drumul spre capitală. Pe lîngă case, birouri, ateliere şi spălătorii, oraşul se mîndrea cu o gamă uluitoare de clădiri religioase, care reflectă legăturile strînse ale locuitorilor cu estul roman. Lîngă temple ale zeilor din panteonul greco-roman şi cúlturile imperiale se află baptisterii creştine, o sinagogă evreiască şi o mulţime de temple dedicate zeităţilor Orientului Apropiat, inclusiv o duzină închinate divinităţii zoroastriene Mithra, zeu al contractelor şi, astfel, adulat de negustori. Pentru odihnă şi relaxare, locuitorii Ostiei puteau vizita un număr de băi decorate cu scene maritime, iar teatrul putea găzdui între 3.000 şi 4.000 de spectatori. În spatele teatrului se află aşa-numita *Piazzale delle Corporazioni*[67], o piaţă mărginită de coloane, incluzînd spaţii deschise pavate cu mozaicuri care prezentau constructori de vase, docheri, călăfătuitori, vînzători de parîme, lumînărari şi negustori, precum şi destinaţiile sau specializările lor: comercianţi de grîne din Narbo (în Gallia), Cezarea din Mauritania (Cherchell, Algeria), Alexandria sau Cartagina; importatori de animale sălbatice pentru Colosseum; măsurători de grîne; tăbăcari ş.a.m.d. Bănuite multă vreme că ar fi fost birouri de afaceri, aceste spaţii puteau fi locuri de întîlnire pentru persoanele care frecventau teatrul, în timp ce emblemele promovau grupurile care contribuiseră în vreun fel la viaţa teatrală sau culturală a oraşului în genere.

Cu toate că o navă de mărfuri de mărime medie din Antichitate transporta aproximativ 120 de tone de încărcătură, anvergura comerţului cu grîne către Roma necesita corăbii mai mari, de o capacitate cu mult peste 1.000 de tone. Descrierea unui astfel de vas s-a păstrat într-o lucrare din secolul al II-lea intitulată „Vasul sau Dorinţele", scrisă de Lucian din Samosata, care povesteşte despre un vas cu grîne numit *Isis*, abătut din drumul său de la Alexandria către Roma şi obligat să intre în portul Pireu. Deşi pasajul apare într-o lucrare de ficţiune, este probabil ca *Isis* să fi fost modelată după un vas real. Apariţia imensului transportor se pare că a creat o uşoară senzaţie în portul Pireu, unde asemenea vase mari erau pe atunci o raritate.

> Fiindcă veni vorba, ce vas imens!Lung de 120 de coţi, după spusele meşterului de corăbii, şi cu mult peste un sfert de-atît lăţime, iar de pe punte şi pînă la fund, în locul cel mai adînc, în santină, 29. Mai apoi, ce catarg înalt, ce vergă trebuie să ducă! Ce straiuri la prova care să-l ţină! Cît de uşor se curbează pupa în sus, cu o mică gîscă de aur sub ea! Şi corespunzător în celălalt capăt, prova iese în afară, cu siluete ale zeiţei Isis, după care este numită corabia, pe fiecare dintre laturi. Şi celelalte decoraţiuni, picturile şi vela-gabier strălucind ca focul, ancore în faţă, şi cabestane, şi vinciuri de ancoră, şi cabinele de la pupa – toate mi se par minunate. Are atîţia marinari cît o armată de soldaţi. Se spunea că transportă destule grîne cît să hrănească un an întreaga Atică[68].

Pe baza măsurătorilor liniare date de Lucian, capacitatea vasului *Isis* a fost estimată la 1.200 pînă la 1.300 de tone. Căpitanul povesteşte cum vasul a ajuns la Pireu după 70 de zile de vînturi rele şi furtuni într-un pasaj care ne oferă informaţii importante despre drumul parcurs în mod normal de flotele de grîne: nord-nord-est de la Alexandria, trecînd prin vestul Ciprului, apoi spre vest de-a lungul coastei de sud a Asiei Mici, pînă tocmai la Rodos sau Cnidos. De acolo, explică tot căpitanul, „ar fi trebuit să ţină Creta la tribord şi să fi navigat dincolo de Malea"[69], peninsula de la capătul de sus al Peloponesului, „astfel încît să fi ajuns deja în Italia". Într-un incident similar, apostolul Pavel[70] era la bordul unui alt vas ce transporta grîne din Alexandria, care a fost deviat spre sud şi a eşuat la Malta; totuşi, întregul său echipaj de 276 de persoane a supravieţuit.

Pentru a evita deficitul de alimente, guvernul făcea eforturi mari să garanteze transportarea unor cantităţi între 150.000 şi 300.000 de tone de grîne anual către Roma. 15 pînă la 30% din această cantitate era constituită din grînele plătite ca taxe şi încărcate în corăbii ale guvernului pentru a fi distribuite gratuit maselor – *annona*[71] –, însă majoritatea grînelor şi a altor încărcături erau manevrate de negustori, ale căror încărcături intrau în corăbii mai mici, private. Investiţiile în comerţ erau obişnuite, împrumuturile comerciale avînd un plafon al dobînzii de maximum un procent pe lună sau 12% pe an. Achitarea împrumutului depindea însă de ducerea la bun sfîrşit a tranzacţiei, astfel încît era un fapt că „banii acordaţi pentru împrumuturi maritime pot produce dobînzi la orice rată, deoarece riscul e al creditorului pe durata călătoriei”[72]. Se poate ca transportatorii să fi recurs la o formă de asigurare. Potrivit unei biografii a lui Claudius, „el oferea certitudinea profitului asumîndu-şi costul oricărei pierderi pe care ei [negustorii] o puteau suferi din cauza furtunilor”[73]. Însă măsura pare să fi fost concepută special pentru negustorii de grîne[74], în beneficiul cărora Claudius adusese de asemenea îmbunătăţiri în Ostia, oferise recompense pentru construirea de corăbii noi şi scutise transportatorii de obligaţiile prevăzute de o serie de legi.

Imediat după comerţul cu grîne se situa comerţul cu vin[75]. Potrivit unei estimări, în secolul I î.e.n., între 50.000 şi 100.000 de hectolitri (1,3-2,6 milioane de galoane) de vin erau transportaţi anual din Italia în Galia, în 350.000 de amfore. Deoarece corpurile din lemn ale vaselor sînt biodegradabile, iar amforele de ceramică nu (deşi conţinutul lor se scurge cu timpul), rămăşiţele corăbiilor eşuate care transportau vin sînt identificate adeseori după mormanele de amfore de pe fundul mării, cuibărite în poziţia în care au fost aranjate la încărcare. Apele vestului Italiei şi ale sudului Franţei au fost locuri în care s-au făcut impresionant de multe descoperiri. Una dintre cele mai mari este o corabie lungă de 40 de metri găsită în largul portului La Madrague de Giens, Franţa, unde s-a scufundat în secolul I î.e.n.

cu 7.000 sau 8.000 de amfore şi o încărcătură secundară de ceramică de masă cu engobă neagră şi ceramică grosieră de peste 300 de tone. Situl era plin de pietre mari din Peninsula Giens aflată în apropiere, lăsate în urmă de scufundătorii care au recuperat o parte semnificativă a încărcăturii la puţin timp după ce a avut loc naufragiul. Aşa cum făcuseră pescarii de bureţi-de-mare şi perle timp de secole, salvatorii de corăbii din Antichitate foloseau pietre pentru a-şi grăbi coborîrea de 20 de metri pînă pe fundul apei. Ei au reuşit să recupereze toate amforele de la tribord, cu excepţia unui singur şir, în vreme ce la babord trei şiruri erau încă la locul lor.

Aprecierile moderne asupra navigaţiei romane au fost modelate de ambivalenţa romanilor înşişi în privinţa mării. Comerţul maritim şi puterea navală erau vitale pentru prosperitatea lor şi, conform propriilor naraţiuni fondatoare, îşi datorau însăşi existenţa refugierii pe mare a lui Aeneas din Troia. Contextul maritim al primei jumătăţi a *Eneidei* lui Virgiliu îl oglindeşte conştient pe cel al *Odiseei* lui Homer, iar faptul că Virgiliu îl redă pe Aeneas dînd foc corăbiilor atunci cînd ajunge în Italia nu însemna că viitorii conducători ai Romei trebuiau să abandoneze marea, ci doar că trebuiau să lupte pentru pămîntul lor. Cu toate acestea, în prima perioadă a imperiului, atunci cînd a scris Virgiliu, exista o tendinţă de ponegrire a comerţului maritim şi, prin extrapolare, a mării înseşi, deoarece comerţul intra în conflict cu valorile marţiale ale elitei. Cu toate acestea, nu există vreo indicaţie mai bună a importanţei pe care romanii o dădeau navigaţiei decît o maximă atribuită lui Pompei cel Mare, care în anul 56 î.e.n. a condus o flotă spre Africa pentru grînele menite să suplinească un deficit la Roma. „Cînd el era pe punctul să umfle pînzele", scrie Plutarh, „a fost o furtună puternică pe mare, iar căpitanii corabiei au ezitat să le umfle; însă el călăuzi drumul spre bord şi le ordonă să ridice ancora, strigînd cu voce tare: «A naviga este necesar; a trăi nu»"[76]. Deşi biograful lui Pompei a scris în greceşte, multe comunităţi de negustori din Europa medievală au adoptat mai tîrziu mottoul latin „*Navigare*

necesse est, vivere non necesse”.

Ar fi o exagerare să pretindem că Imperiul Roman a rezultat doar din puterea maritimă şi comerţul pe mare, însă aceste activităţi au fost la fel de importante în crearea sa pe cît a fost Mediterana pentru imperiu însuşi. Imperiul nu ar fi putut supravieţui dacă instituţiile sau sensibilităţile romane ar fi fost efectiv ostile întreprinderilor maritime. Poate că ultimul cuvînt îi aparţine lui Seneca, cel care a scris în secolul întîi despre „zeul care ne-a creat… [care] ne-a dat vînturile ca să cunoaştem şi lumea de dincolo de mări… El ne-a dat vînturile pentru ca bunurile din fiecare regiune să fie la îndemîna tuturor oamenilor, nu ca să poarte legiuni şi călăreţi şi nici ca să transporte armele aducătoare de pierzanie ale diferitelor neamuri”[77]. Deşi romanii nu au făcut niciodată plug din săbii, ei au contribuit cu siguranţă la integrarea economică a lumii pe care au ocupat-o, iar ambele au modelat şi au fost modelate de bogăţia ţinuturilor aflate cu mult dincolo de Mediterana, inclusiv a celor de la marginea Oceanului Indian.

1* Acest Hamilcar nu trebuie confundat cu Hamilcar Barca, cel care a luptat în Primul Război Punic şi care i-a fost tată lui Hannibal Barca, luptător în al Doilea Război Punic. Istoricul grec Polybius menţionează cinci Hannibali, doi Hamilcari, patru Hannoni şi patru Hasdrubali.

2* Scipio Aemilianus era fiul adoptiv al lui Publius Scipio, al cărui tată era Scipio Africanus.

Capitolul 6

Pe urmele musonilor

Istoria maritimă a Oceanului Indian s-a derulat complet diferit faţă de cea a mărilor închise din lumea mediteraneană. Distanţele mari, absenţa unor ţărmuri opuse apropiate şi lipsa lanţurilor insulare care să lege masele de uscat au făcut ca interacţiunile dintre marinarii Oceanului Indian şi societăţile lor să fie mai puţin intense şi imediate decît cele din zona mediteraneană. Navigaţia pe mare a permis transmiterea bunurilor şi a ideilor, dar fără a genera rivalităţile violente şi ciocnirile navale care însoţeau asemenea schimburi în zona mediteraneană. În acelaşi timp, comerţul maritim la distanţe mari a avut un impact redus asupra dezvoltărilor politice, iar navigaţia maritimă nu a atins niciodată semnificaţia culturală pe care o avea pentru popoarele mediteraneene. Dacă însă schimbările antrenate de navigaţie au fost mai subtile aici decît în alte părţi, ele s-au dovedit a fi nu mai puţin durabile.

În secolul al IV-lea î.e.n., comercianţii mediteraneeni au început să includă Marea Roşie şi Oceanul Indian în sfera lor de activitate directă, iar contactele lor s-au intensificat în urma anexării Egiptului de către Roma 300 de ani mai tîrziu. Vitalitatea angajamentelor mediteraneene este confirmată de plîngerile romanilor referitoare la irosirea metalelor preţioase pentru plata articolelor de lux răsăritene, de grămezile de monede romane găsite în India şi Asia de Sud-Est, precum şi de o mărturie chineză

cu privire la un comerciant roman aflat la curtea Han în secolul al II-lea e.n. În ciuda intereselor şi participării străine la comerţul de pe Oceanul Indian, navigatorii de pe malurile sale erau principalii agenţi ai schimburilor. Investitorii indieni garantau împrumuturile negustorilor mediteraneeni, iar comercianţii indieni activau în porturile egiptene de la Marea Roşie. O serie de scrieri hinduse şi budiste timpurii, precum şi de legi seculare oferă o privire fugară asupra lumii maritime din perspectiva Oceanului Indian; iar începînd din secolul al II-lea e.n. poemele epice tamile sînt o descriere impresionantă a comerţului maritim în care indienii din sud erau şi au rămas mereu angajaţi de atunci – şi pe care l-au dominat frecvent. Legînd Marea Roşie şi Golful Persic de Golful Bengal şi Asia de Sud-Est şi intersectîndu-se şi cu rutele de coastă sau de uscat ale subcontinentului, aceste reţele comerciale au devenit artere principale de circulaţie, de-a lungul cărora valuri succesive de navigatori de cursă lungă au pătruns în lumea Oceanului Indian, de la naşterea islamului în secolul al VII-lea pînă la sosirea comercianţilor europeni la sfîrşitul secolului al XV-lea.

Navigaţia în India antică

Cu toate că India denumeşte astăzi un singur stat naţional, înainte de 1947 numele respectiv se referea la întregul subcontinent din sudul Munţilor Hindukush, Karakorum, Himalaya şi estul fluviului Ind, de la care îşi are numele. Astfel, era vorba nu doar despre India, ci şi despre Bangladesh şi o parte din Pakistan. Din punct de vedere geografic, subcontinentul poate fi împărţit în trei regiuni principale: Cîmpia Indo-Gangetică la nord, care formează un arc larg din Marea Arabiei pînă în Golful Bengal; Deccanul, un platou aflat între fluviile Narmada şi Krishna; dealurile Nilgiri, la capătul de sud al peninsulei. Principala diviziune etnică era între populaţia ariană de la nord

şi dravidienii din sud, ale căror limbi principale corespund celor mai sudice state din India modernă: kanara în Karnataka, malayalam în Kerala, tamila în Tamil Nadu şi telugu în Andhra Pradesh. Coasta de vest a Indiei se împarte între mlaştinile Rann din Kachchh (care se întind la sud de Delta Indului), Peninsula Kathiawar din Gujarat, coasta Konkan din Maharashtra şi coasta Malabar (Goa, Karnataka şi Kerala). La est, Golful Bengal spală coasta Coromandel din Tamil Nadu şi Andhra Pradesh, Kalinga (în nordul statelor Andhra Pradesh şi Orissa) şi gurile fluviului Ganga (Gange). Capătul sudic al peninsulei e mărginit de două lanţuri muntoase, Gaţii de Vest, separaţi de Marea Arabiei printr-o cîmpie costală îngustă, şi porţiunea inferioară a Gaţilor de Est. India are puţine fluvii navigabile importante. Cele de pe coasta de vest sînt Indul şi, în Gujarat, Narmada şi Tapti. În ceea ce astăzi este regiunea Bengalului, Delta Gangelui se îmbină cu cea a rîului Brahmaputra, în timp ce la sud fluviile Godavari, Krishna şi Kaveri se varsă de asemenea în Golful Bengal.

Mileniul ce a urmat sfîrşitului civilizaţiei Harappa, în jurul anului 1700 î.e.n., s-a caracterizat prin dezvoltarea unor triburi şi clanuri relativ mici de-a lungul Cîmpiei IndoGangetice. Aceasta este perioada în care au fost scrise Vedele, textele fundamentale ale hinduismului. Fiind concepute de un popor legat de uscat, Vedele se referă rareori la activităţi maritime, dar, împreună cu alte scrieri sacre şi laice din Asia de Sud, conţin suficiente referinţe sumare la comerţul pe mare pentru a demonstra că, deşi legăturile la mare distanţă cu Golful Persic au fost întrerupte după dispariţia civilizaţiei de pe Valea Indului, oamenii au continuat să meargă pe mare pentru a-şi cîştiga existenţa. Una dintre cele mai vechi referinţe, din Rig-Veda, povesteşte cum Ashvinii (zeii vindecării) au venit să-l ajute pe fiul prietenului lor, Bhujyu, în timp ce acesta se afla într-o campanie împotriva unei insule vecine: „l-aţi adus înapoi în vasele voastre, plutind peste ocean şi împiedicînd apele să-l cuprindă... aceasta aţi reuşit, ashvinilor, pe ocean, unde nu este nimic pe care să te sprijini, nimic de care să te agăţi”[1]. Practica navigaţiei în largul mărilor

este confirmată de un pasaj mai vechi care îl descrie pe Varuna (echivalentul vedic al lui Poseidon sau Neptun), „care ştie calea păsărilor prin aer; el, sălăşluind în ocean, ştie cursul corăbiilor”[2]. Această imagine sugerează practica navigatorilor indieni care îşi găseau drumul pe mare urmărind zborul păsărilor, la fel cum făceau navigatorii din Oceania, Marea Mediterană şi din alte locuri.

Era de aşteptat ca negustorii să se aventureze peste mări şi acest fapt este confirmat de două dintre cele mai vechi şi cuprinzătoare texte despre aspectele legale ale navigaţiei, *Arthasastra* şi *Legile lui Manu* sau *Manusmrti*. *Arthasastra* este un tratat detaliat de guvernare despre care se consideră că datează din timpul domniei primului rege mauryan, Chandragupta, de la sfîrşitul secolului al IV-lea î.e.n. După ce a ajuns pe tronul regatului Magadha de pe cursul inferior al Gangelui, Chandragupta şi-a extins autoritatea de la un capăt la altul al Cîmpiei Indo-Gangetice. În nord-vest a împins graniţele la vest de Punjab, peste Pakistan şi pînă în Afganistan, şi s-a luptat cu regele elenistic Seleucos I. În cadrul tratatului de pace, Seleucos i-a dat-o în căsătorie fiului lui Chandragupta, Bindusara, pe fiica sa şi l-a numit pe Megasthenes ambasador la curtea Maurya, în Pataliputra (Patna) pe Gange. În schimb, Chandragupta i-a oferit lui Seleucos 500 de elefanţi de război, pe care acesta i-a folosit eficient în războaiele cu Egiptul ptolemaic, mişcare ce a catalizat dezvoltarea comerţului Ptolemeilor pe Marea Roşie şi pătrunderea în Oceanul Indian dinspre vest. Chandragupta s-a extins şi la sud, spre fluviul Narmada, la graniţa nordică cu Deccan, pe care Bindusara l-a cucerit ulterior odată cu Kerala şi Karnataka, la sud-vest.

Cel mai important consilier al lui Chandragupta era Kautilya, presupusul autor al textului *Arthasastra*. În instrucţiunile sale detaliate asupra rolului şi conduitei controlorului traficului naval (*navadhyaksa*), o autoritate civilă ale cărei funcţii erau comparabile cu cele ale pazei de coastă moderne, Kautilya a notat că acesta „trebuie să urmărească activităţile legate de călătoriile

pe mare şi transportul la gurile fluviilor, precum şi transporturile pe lacurile naturale, lacurile artificiale şi rîuri”[3]. Controlorul colecta taxe şi impozite ce trebuiau plătite de către satele şi oraşele de pe malurile rîurilor, de pescari, negustori şi căutători de scoici şi perle, precum şi taxele portuare impuse vaselor străine sau amenzile pentru cei care foloseau feriboturile la ore sau în locuri neautorizate. Controlorul putea confisca bunurile transportate fără sigiliu oficial, iar atunci cînd pescarii sau comercianţii foloseau bărci aparţinînd statului sau regelui, colecta taxele aferente. Controlorul traficului naval avea şi o funcţie umanitară: „el trebuie să salveze bărcile care s-au abătut de la curs sau rătăcesc în voia furtunii, ca un tată. Trebuie să scutească de taxă sau să ceară numai jumătate de sumă pentru bunurile căzute în apă”[4]. Operaţiunile de salvare erau probabil desfăşurate de feriboturile pe care le avea în grijă, „bărci mari de care răspundeau un căpitan, un pilot, un manipulator pentru cuter şi frînghii şi altul pentru ispol, pe rîuri mari, unde este necesară transbordarea chiar şi pe timp de vară sau iarnă, şi pe rîuri mici, care curg doar în anotimpul ploios”[5].

Controlorul traficului naval este posibil să fi avut şi o funcţie militară adiţională. După Megasthenes, consilierii lui Chandragupta includeau un amiral care, precum controlorul traficului naval al lui Kautilya, închiria vase navigatorilor şi negustorilor. Megasthenes observă că, în timp ce artizanii, comercianţii şi zilierii „oferă servicii reglementate de stat” ca tribut, „constructorii de vase primesc retribuţii şi provizii, într-o cantitate anunţată oficial, deoarece aceştia lucrează doar pentru el [pentru rege]”[6]. Controlorul traficului naval era subordonat administratorului comerţului[7], care decidea ratele vaselor concesionate şi încuraja comerţul străin prin acordarea de scutiri la taxe şi impozite. El avea, de asemenea, responsabilitatea de a decide momentul plecării, răspundea pentru aprovizionarea vaselor în vederea călătoriei, pentru preţurile la care bunurile trebuiau să fie cumpărate şi vîndute; în fine, răspundea pentru reglementările în vigoare şi pericolele specifice diverselor porturi

de escală.

Arătîndu-şi probabil ignoranţa în privinţa navigaţiei practice, Kautilya nu s-a conformat opiniei generale despre beneficiile comerţului pe mare şi modalitatea optimă în care trebuie efectuat acesta. În timp ce majoritatea oamenilor vedeau comerţul maritim drept mai eficient – „implicînd puţine cheltuieli şi efort şi livrînd mărfuri multe”[8], după vorbele lui Kautilya –, el susţinea că transportul pe uscat este mai sigur şi mai puţin supus variaţiilor sezoniere. În plus, argumenta că „între o rută de-a lungul ţărmului şi una în largul mării, ruta pe lîngă coastă este preferabilă din cauza numărului mare de porturi, după cum este şi o rută fluvială, datorită utilităţii sale perene şi deoarece pericolelor aferente li se poate face faţă”. Cu toate acestea, fluviile pot fi impracticabile în sezonul uscat, iar majoritatea pierderilor pe mare au loc în apropierea coastelor, nu numai din cauza faptului că acolo se află cea mai mare concentraţie de vase, ci mai ales pentru că apele puţin adînci şi ţărmurile lipsite de vînturi prezintă mai multe pericole pentru navele maritime decît oceanul deschis.

Se spune adesea că scripturile hinduse interzic călătoriile pe mare, dar dovezile sînt cel puţin ambigue. Un text antic avertizează că cineva poate fi exclus din castă pentru „călătoria pe mare”[9] şi „comerţul cu marfă de oricare fel”, în timp ce altul ia călătoriile ca un dat şi sfătuieşte, îndeajuns de rezonabil, „învăţătorul… să evite vasele de soliditate îndoielnică”[10]. Cu toate că era un brahman din cea mai înaltă castă, Kautilya nu arată nici o reţinere în privinţa călătoriilor sau comerţului pe mare; călătoriile pe mare au început să fie evitate abia în secolele al XV-lea şi al XVI-lea de unii hinduşi practicanţi din raţiuni pur religioase. Chiar şi atunci, nu prescripţiile referitoare la călătoria pe mare[11] erau prohibitive, ci complexitatea şi costul purificării ritualice după socializarea cu nonhinduşii. Chiar dacă hinduşii din castele superioare refuzau să meargă pe mare, nu se fereau să investească în asemenea expediţii şi să profite de pe urma comerţului maritim.

Legile lui Manu oferă o expunere mai cuprinzătoare a atitudinilor hinduşilor legate de expediţiile pe mare decît o face *Arthasastra* lui Kautilya. Scrise probabil la începutul erei noastre, dar reflectînd o tradiţie mult mai veche, *Legile* codifică „datoriile sociale şi religioase corespunzătoare castei şi etapei de viaţă”[12], ce reprezintă o caracteristică esenţială a hinduismului. *Legile* identifică cele patru caste principale[13]: preoţi (brahmani), aristocraţi, oameni liberi şi servitori şi pun comerţul şi cămătăria în sarcina oamenilor liberi. Nu există dispoziţii împotriva comerţului pe mare, iar negustorilor maritimi li se dă libertatea de a-şi desfăşura afacerile aşa cum ştiu ei. Deşi regele decide preţul majorităţii bunurilor, cele transportate în comerţul peste ocean sînt supuse mai degrabă unei atitudini de tip *laissez-faire*: „Cînd oamenii care sînt experţi în transportul oceanic şi care pot calcula timpul, locul şi bunurile stabilesc o rată a dobînzii, aceea va fi rata pentru plata tranzacţiei”[14]. Mai mult, *Legile lui Manu* arată că regele deţinea vase pe care comercianţii le puteau închiria şi specifică felul în care taxele trebuiau calculate pentru concesionarea navelor fluviale. În acelaşi timp, „nu există o regulă precisă pentru (călătoriile) pe ocean”[15]. În ceea ce priveşte accidentele, *Legile* fac distincţia între neglijenţa echipajului şi calamităţile naturale: „Dacă se strică ceva pe vas din cauza oamenilor, trebuie să fie plătit împreună de membrii echipajului, (fiecare plătindu-şi) partea sa. Acestei hotărîri i se dă ascultare... atunci cînd vinovaţi pe apă sînt oamenii; nu există nici o pedeapsă pentru (accidente) pricinuite de actele zeilor”. Deşi calamităţile naturale nu sînt inexistente pe rîuri şi fluvii, se pare că prevederea aceasta se aplica accidentelor pe mare.

Arthasastra şi *Legile lui Manu* sintetizează probabil o sumă de cutume şi legi ale navigaţiei din zone variate ale teritoriului lui Chandragupta, aceste scrieri supravieţuind într-o formă sau alta scindării Imperiului Mauryan din anii 180 î.e.n. Faptul că au fost compilate la momentul respectiv reflectă dezvoltarea aşezărilor urbane şi expansiunea comerţului în India de Nord, un proces care a început în secolul al VI-lea î.e.n. Această perioadă a

cunoscut, de asemenea, dezvoltarea jainismului şi a budismului, religii care derivă din hinduism şi a căror propagare a încurajat şi a fost încurajată de comerţ. Din cauza doctrinei extreme *ahimsa* (interzicerea vătămării vieţuitoarelor), jainiştii aveau restricţii în privinţa îndeletnicirilor: creşterea animalelor pentru tăiere era evident interzisă, dar tot interzisă era şi cultivarea pământului, deoarece implica stîrpirea dăunătorilor. Jainiştii s-au îndreptat tot mai mult spre comerţ pentru a se întreţine, iar jainismul s-a dezvoltat mai ales în Gujarat şi în regatele indiene de sud Pandya, Chola şi Chera – regiuni care au avut un rol formator în comerţul maritim la distanţă al Indiei. Dependenţi de acte filantropice pentru a-şi finanţa templele, budiştii erau înţelegători cu negustorii şi cămătarii, însă şi-au asumat şi o postură pronunţat misionară, care i-a dus pînă în Asia Centrală şi China prin munţii Hindukush şi Karakorum şi spre est de-a lungul Drumului Mătăsii, sau pe mare prin Golful Bengal către Asia de Sud-Est şi mai departe, spre China. Cu toate că nu a pătruns în India de Sud la fel de profund ca jainismul, budismul a ajuns în Sri Lanka (Ceylon) în 247 î.e.n., cînd al treilea rege mauryan, Ašoka, a trimis o delegaţie la regele insulei. Sri Lanka a devenit apoi adăpostul budismului theravada şi, de asemenea, un loc de pelerinaj şi studiu pentru preoţii din întreaga Asie.

Ašoka este regele mauryan cel mai bine atestat documentar, mulţumită numeroaselor inscripţii găsite pe domeniile sale – decrete pilastre răspîndite pe Cîmpia Gangetică, precum şi decrete sculptate în piatră găsite în sudul subcontinentului pînă în Tamil Nadu, de-a lungul coastelor, şi în vest pînă în Kandahar, Afganistan. În ciuda sau poate din cauza campaniilor sale militare extinse, Ašoka este amintit drept un conducător caracterizat prin pocăinţă şi moralitate. Această transformare a survenit după ce el a îmbrăţişat budismul în urma ororilor subjugării oraşului Kalinga, cînd „150.000 de oameni au fost deportaţi, 100.000 ucişi, iar de mai multe ori pe-atît au murit. Apoi, odată ce Kalinga a fost anexată, Preaiubitul Zeilor [Ašoka] a practicat cu toată convingerea *Dharma* [comportament etic

corect], a dorit *Dharma* şi a propovăduit *Dharma*”[16]. Locuitorii din Kalinga erau renumiţi pentru arta navigaţiei; unul din texte se referă la regele lor drept „Stăpînul Oceanului”[17], în timp ce altul vorbeşte despre „insulele Mării Kalinga” – Golful Bengal. Deşi cucerirea regatului şi a portului său de la Samapa (Ganjam) a deschis lumea comercială răsăriteană Dinastiei Maurya, principalul său port a rămas Tamralipti (Tamluk), în nordul Kalingăi, unit cu capitala Pataliputra prin fluviul Gange şi printr-un drum regal, o ramură vestică a acestuia ducînd la portul Bharuch la Marea Arabiei, aflat în Gujarat.

Spre deosebire de hinduism, budismul nu acorda prea multă atenţie problemelor legate de castă şi drepturi din naştere, negustorii puteau obţine o poziţie mai înaltă în societate decît ar fi putut obţine, teoretic, în hinduism, iar mulţi şi-au donat profiturile din agricultură şi comerţ contrucţiei şi întreţinerii de sangha (mănăstiri) budiste. Fiind cele mai vechi instituţii religioase de acest tip din India, ele se îngrijeau iniţial de misionarii itineranţi, dar ulterior au devenit mănăstiri permanente şi, ca atare, atît depozite pentru bunurile comerciale, cît şi centre de învăţare şi alfabetizare. Aşa cum se întîmplase şi în cazul egiptenilor, fenicienilor şi grecilor, alfabetizarea a reprezentat un catalizator pentru expansiunea comerţului în India, facilitînd transmiterea de informaţii despre orice, de la scrierea însăşi[18], care s-a dezvoltat în India începînd aproximativ cu secolul al IV-lea î.e.n., pînă la bunurile comerciale şi utilizările lor. Tehnicile budiste de vindecare, de pildă, se bazau în mare parte pe mirodenii şi ierburi importate, aduse în special din Asia de Sud-Est, stimulîndu-se astfel cererea pentru aceste articole de comerţ profitabile.

Cele mai vechi naraţiuni extinse despre călătoriile indiene pe mare se găsesc în textele *Jataka*, o colecţie de circa 550 de povestiri despre vieţile anterioare ale lui Buddha în calitate de Bodhisattva (fiinţă iluminată), scrise pentru prima dată în secolul al III-lea î.e.n. Protagoniştii din povestiri provin din locuri variate de pe subcontinent, dar călătoriile lor peste mări îi duc invariabil

în sud-estul Asiei. „Suparaga Jataka” îl descrie pe Bodhisattva drept un descendent renumit al unei familii de comandanţi de nave din portul Bharuch de pe coasta de vest, care la un moment dat s-a stabilit în altă parte. În ciuda vîrstei şi a infirmităţilor (într-una din variantele povestirii îşi pierduse vederea din cauza expunerii la apa sărată), un grup de comercianţi a insistat ca el să-i însoţească într-o călătorie la Suvarnabhumi, „ţinutul aurului”, în Asia de Sud-Est. Descriind competenţa lui Bodhisattva ca marinar, „Supparaka Jataka” notează că „el recunoştea toate semnele revelatoare din jurul său... indicii precum peştii, culoarea apei, tipul de teren [subacvatic?], păsările şi stîncile”[19], acelaşi tip de abilităţi care sînt găsite în descrierile sistemelor de orientare în Oceania. În cursul călătoriei lor, furtunile au deturnat considerabil vasul, iar atunci cînd negustorii şi echipajul l-au implorat să îi ajute, acesta nu a ţinut cont de îngrijorările lor, spunînd: „Dacă te aventurezi în mijlocul oceanului, nu trebuie să te surprindă confruntarea cu o furtună cataclismică”. Virtutea lui Bodhisattva le-a garantat siguranţa şi, după o serie de salvări la limită, aceştia s-au întors în Bharuch încărcaţi cu bijuterii şi nestemate. Deşi „Suparaga Jataka” spune că acestea au fost găsite pe fundul mării, asemenea comori minerale sînt asociate cu Sri Lanka şi Peninsula Malacca.

În „Samkha Jataka” şi „Mahajanaka Jataka”, Bodhisattva este portretizat alternativ drept un om bogat, respectat pentru generozitatea sa în înzestrarea azilurilor de binefacere, şi ca moştenitor de drept al unui tron uzurpat de un unchi. Îngrijorat că ar putea rămîne fără bani de dăruit, Samkha decide să „plece într-o barcă către Ţinutul Aurului şi să aducă bogăţie”. Intenţia lui Mahajanaka e să strîngă fonduri pentru a plăti înlăturarea unchiului său, tot prin călătoria în Ţinutul Aurului, împotriva voinţei mamei sale: „fiule, o călătorie nu are mereu succes, sînt multe obstacole, mai bine nu te-ai duce”[20]. Atît vasul lui Samkha, cît şi cel al lui Mahajanaka se scufundă, dar ei sînt salvaţi de zeiţa mării, Manimekalai, care îi aduce înapoi acasă împreună cu bogăţiile în căutarea cărora porniseră.

Poveştile lui Samkha şi Mahajanaka au în comun relatările aproape identice despre modul cum se pregăteau protagoniştii să supravieţuiască naufragiului. „Samkha Jataka” relatează că prinţul „niciodată nu a plîns, nu s-a lamentat şi nu a invocat vreo zeitate, dar ştiind că vasul era condamnat, a măcinat nişte zahăr şi unt purificat şi, avînd stomacul plin, şi-a uns cu ulei cele două haine curate pe care le avea, le-a prins strîns în jurul său, apoi s-a sprijinit de catarg. Cînd vasul s-a scufundat, catargul a rămas drept. Oamenii de pe punte au devenit hrană pentru peşti şi ţestoase, iar apa de jur împrejur a luat culoarea sîngelui”[21]. Despre Samkha se mai spune ca şi-a luat „măsuri de precauţie împotriva pericolelor cauzate de peşti şi ţestoase”[22], însă nu se precizează care ar fi fost acestea. Aceste pregătiri împotriva hipotermiei prin ungerea propriului corp şi a îmbrăcămintei cu ulei sînt plauzibile. La fel este relatarea despre ceea ce s-a întîmplat cu nepregătitul Mahajanaka, care „a avut arsuri pe întregul trup după ce a stat în apa mării şapte zile”[23], o descriere corectă a efectelor groaznice ale deshidratării şi expunerii timp de o săptămînă la soare şi apă sărată. Deşi aventurile descrise în textele *Jataka* au fost în esenţă încununate de succes, concentrarea asupra pericolelor călătoriei pe mare contrastează puternic cu evidenţierea actelor vitejeşti atribuite cu generozitate eroilor occidentali Ghilgameş şi Odiseu.

Comerţul persan în Oceanul Indian în secolul al VI-lea î.e.n.

În timp ce textele indiene antice referitoare la mare descriu călătorii prin Golful Bengal către Suvarnabhumi şi Suvarnadvipa, „insula aurului”, din Asia de Sud-Est, la vest în Marea Arabiei se desfăşurau schimburi comerciale intense. Textele greceşti şi latine menţionează Bharuch (cunoscut şi sub numele Barygaza

sau Broach) drept un important port de escală. Localizat la gura fluviului Narmada în Golful Khambhat – lîngă vechiul port harappian Lothal –, Bharuch avea acces nemijlocit la bogăţiile din Cîmpia Indo-Gangetică şi din Deccan. Înfiinţarea portului la mijlocul mileniului î.e.n. a avut loc în urma revitalizării comerţului maritim dintre India şi Golful Persic, precum şi în urma dezvoltării comerţului transarabic cu caravane care transportau bunuri indiene din Golf către porturile mediteraneene din Fenicia şi Siria, de unde erau trimise către Egipt, Grecia şi mai departe. Indiferent de cauzele renaşterii sale, comerţul maritim era suficient de semnificativ pentru a-i determina pe conducătorii neobabilonieni, ahemenizi şi elenistici să manifeste un interes activ pentru Golful Persic.

La începutul secolului al VI-lea î.e.n., un rege neobabilonian a stabilit portul Teredon lîngă Basra, Irak. În decursul a 20 de ani de la moartea acestuia, Cirus cel Mare a cucerit Babilonul şi, ca urmare, a dobîndit un imperiu care se întindea din estul Iranului pînă la coasta mediteraneană. Cirus provenea din provincia Fars (denumită şi Pars sau Persis), platoul din sudul Iranului, o regiune separată de Golful Persic şi Marea Arabiei prin munţii Zagros. Coasta era inospitalieră, iar apa dulce trebuia să fie adusă adesea prin canale şi apeducte. Ca rezultat, liderii ţinuturilor de coastă operau deseori independent de statele din interior, iar legăturile dintre popoarele ce trăiau pe malurile opuse ale Golfului Persic puteau fi la fel de puternice sau chiar mai puternice decît legăturile dintre comunităţile de coastă şi interiorul ţărilor respective. Cirus era un conducător tolerant, aclamat pentru proclamarea libertăţii religioase pentru toţi oamenii aflaţi pe domeniile sale, descrise de el drept „întreaga lume de la Marea Superioară la cea Inferioară”[24], un ecou al limbajului folosit în vremea lui Sargon, cu 1.800 de ani înainte.

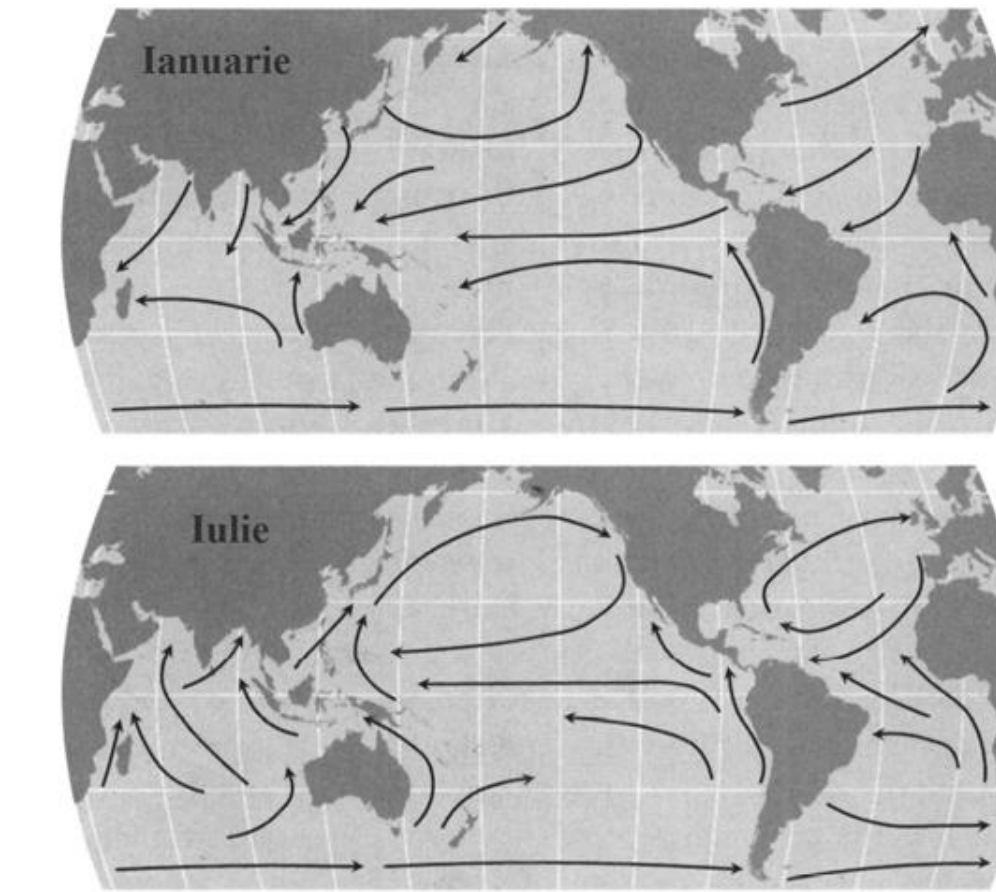
Între anii 525 şi 510 î.e.n., Imperiul Persan s-a extins, cuprinzînd o mare parte din Anatolia şi Orientul Apropiat în vest, din Ionia pînă în Egipt, şi tocmai pînă la valea Indului în est. Înainte de a fi preocupat de pedepsirea grecilor pentru Revolta

Ioniană, care a precipitat Războaiele Persane, Darius era interesat de graniţele maritime ale imperiului său, înfiinţînd Aginis (Ampe) pe locul Teredonului. Gradul de implicare a ahemizilor în navigaţia din Golful Persic în secolele incipiente ale imperiului este dificil de precizat. Însă, la sfîrşitul secolului al IV-lea î.e.n., Nearchos, amiralul lui Alexandru cel Mare, a înregistrat numele a 16 porturi fluviale şi costale persane şi a descris mijloace de balizare aflate la aproximativ 150 de mile de Shatt al-Arab, unde „apele de adîncime mică erau marcate de amîndouă părţile cu ţăruşi înfipţi în pămînt, la fel cum în strîmtoarea dintre insulele Leucas şi Acarnania [în Marea Ionică imediat la nord de Itaca] au fost montate balize pentru navigatori ca să se prevină împotmolirea vaselor”[25].

Navigaţia în Golful Persic nu era atît de vitală pentru ahemenizi în secolul al VI-lea î.e.n. cum avea să devină, probabil din cauză că era pusă în umbră de comerţul de pe Marea Mediterană şi Marea Roşie. În Egipt, Darius se poate să fi terminat[26] canalul dintre Nil şi Marea Roşie, pornit de Nechao II în secolul anterior, şi l-a însărcinat pe Scylax din Caryanda (în Asia Mică) să navigheze de pe Ind pînă la Marea Roşie. Scylax a călătorit de-a lungul coastelor Pakistanului şi Iranului, a traversat Golful Oman pînă la Peninsula Arabia şi, conform celor spuse de Herodot, „după o călătorie de 30 de luni a ajuns în locul de unde [Nechao II] îi trimisese pe fenicieni”[27] să navigheze în jurul Africii. Scylax a scris despre călătorie, dar relatarea sa, cea mai veche scriere cunoscută despre aceste ape, nu a ajuns pînă la noi.

Darius a murit înainte ca ambiţia sa evidentă de a iniţia comerţul pe apă între Marea Roşie şi Golful Persic să dea roade, iar succesorii săi nu au fost foarte interesaţi să-i urmeze exemplul. Următorul efort serios în acest sens a fost iniţiativa lui Alexandru, moştenitorul lui Darius întru spirit, chiar dacă nu în fapt. După ce a ascultat dorinţele trupelor sale de a opri marşul spre est pe fluviul Ind în 325 î.e.n., Alexandru şi-a împărţit forţele în trei. Două armate s-au întors în fosta capitală persană Susa, în timp ce Nearchos a fost trimis să navigheze de pe Ind pînă în

Golful Persic. Conform spuselor lui Nearchos, „Alexandru avea o dorinţă profundă de a naviga pe mare din India în Persia, dar se temea ca nu cumva... întreaga sa flotă să fie distrusă; şi aceasta ar fi fost o discreditare majoră a realizărilor sale care i-ar fi distrus toată fericirea”[28]. După ce au construit o flotă din trireme şi alte vase, grecii au aşteptat în oraşul întemeiat de Alexandru la Patala (sau Potana, lîngă Hyderabad, Pakistan) pînă cînd „alizeul s-a domolit, vînt ce continuă să bată dinspre ocean spre uscat toată vara şi face călătoria imposibilă”.



Vînturile predominante se schimbă de la iarnă la vară peste tot în lume, dar acest lucru nu este nicăieri mai vizibil decît în zonele musonice ale Oceanului Indian şi ale estului şi sud-estului Asiei, unde vînturile predominante se deplasează de la nord-est la sud-vest.

Aceasta este de fapt descrierea musonului de sud-vest, cel mai puternic dintre cele două vînturi sezoniere – cuvîntul „muson” provine din arabă, *mausim*, însemnînd sezon – care au dictat

planurile de navigaţie de pe Oceanul Indian şi apele Asiei de Est şi Sud-Est pînă la dezvoltarea motorului cu abur. Musonii sînt determinaţi[29] de diferenţa de temperatură dintre continentul asiatic şi Oceanul Indian. Vara, aerul cald care se ridică deasupra uscatului creează un sistem de presiune ridicată care atrage vînturi puternice şi, adesea, ploi torenţiale din sud-vest. Vînturi aspre bat pe coastele subcontinentului indian, împiedicînd chiar şi navigaţia de coastă, iar de cîteva ori pe deceniu, cicloni tropicali cu vînturi ce depăşesc 150 de kilometri pe oră devastează capătul nordic al Golfului Bengal. Iarna, cînd uscatul e mai rece decît apa, un sistem de presiune joasă deasupra Oceanului Indian atrage musonii nord-estici din China şi Japonia către Strîmtoarea Malacca şi din Asia de Sud către Africa. Variaţia sezonieră a direcţiei şi intensităţii vîntului avea un impact mult mai mare decît distanţele asupra navigaţiei. Marinarii nu ezitau să navigheze 2.000 de mile de ocean deschis înte Aden şi India de Sud sau Sri Lanka, dar o făceau numai atunci cînd vînturile le erau favorabile[1*].

Flota lui Nearchos, numărînd 800 de „nave de război, comercianţi şi transport de cai”[30], a navigat în etape de-a lungul coastei Pakistanului şi Iranului, înainte să intre în Golful Persic. Navigînd aproape de ţărmul de est, a atins capul Golfului şi a urcat pe rîul Pasitigris spre locul unde urma să se întîlnească cu Alexandru, la Susa. Cu puţin timp înainte de moartea sa, în anul următor, Alexandru a trimis alte trei expediţii în vederea stabilirii unei legături între Golf şi Marea Roşie. Două dintre acestea au explorat Golful Persic, dar nu au mers mai departe, în timp ce a treia, condusă de Anaxicrates, a navigat pe Marea Roşie pînă la coasta de sud a Yemenului, sursă a celor mai multe cleiuri aromatice, răşinii, tămîiei şi smirnei, atît de importante în ritualurile religioase. Comerţul pe Marea Roşie urma să se dezvolte rapid în secolul următor, dar deocamdată lunga coastă de sud a Peninsulei Arabia dintre Marea Roşie şi Golful Persic rămînea aproape necunoscută străinilor.

După moartea lui Alexandru, teritoriul fostului Imperiu Persan

a fost împărţit în ultimă instanţă între Seleucizi şi regatele indo-greceşti Bactria (în Afganistan) şi Gandhara (Pakistan). Seleucizii controlau Golful Persic şi, după cum am văzut, menţineau relaţii diplomatice cu curtea mauryană a lui Chandragupta şi Bindusara, cel mai cunoscut ambasador al lor fiind Megasthenes. Importanţa Golfului Persic pentru Seleucizi este vizibilă din felul în care au stabilit garnizoane pe insulele Failaka (lîngă Kuwait) şi Bahrain. Avînd în vedere faptul că stăpînirea lor nu era ameninţată de nicăieri în zona Golfului, scopul acestor garnizoane trebuie să fi fost protejarea comerţului de piraţi şi alte pericole, asemenea controlorului traficului naval menţionat în *Arthasastra*. O scrisoare din 288/287 cu detaliile unei donaţii a lui Seleucos către un templu din Ionia sugerează veniturile enorme generate de comerţul internaţional al imperiului: „zece talanţi [300 de kilograme] de tămîie, un talant de smirnă, două mine [1,8 kilograme] de casia, două mine de costus [plantă înrudită cu ghimbirul]”[31].

Aceste cantităţi pălesc în faţa recompensei plătite pentru a salva prosperul oraş comercial Gerrha din nordul Arabiei. Cînd Antioh cel Mare a ameninţat că va ataca dinspre mare în 205 î.e.n., Gerrha şi-a cumpărat pacea cu „500 de talanţi de argint, 1.000 de talanţi de tămîie şi 200 de talanţi din aşa-numitul «stacte» [ulei de smirnă sau scorţişoară]”[32]. Cea de-a doua şi ultima campanie navală seleucidă în Golful Persic a avut loc atunci cînd „Numenius, guvernatorul Mesenei numit de Antioh, i-a înfrînt… pe duşmanii săi perşi… cu flota”[33] în Peninsula Musandam. (Pe care dintre cei zece regi seleucizi numiţi Antioh l-a servit Numenius nu se ştie, însă majoritatea opiniilor înclină către Antioh al IV-lea [175-164 î.e.n.]). În ciuda victoriei, balanţa puterii s-a înclinat curînd către parţii din nord-estul Persiei, care şi-au obţinut independenţa faţă de Seleucizi în 247 î.e.n., iar după aproape un secol şi-au stabilit un imperiu care urma să dăinuie în Persia şi Mesopotamia pînă în secolul al III-lea e.n.

Nici influenţa seleucidă, nici cea partă din Golful Persic nu par să se fi transformat în control politic ferm. În 141 î.e.n., un satrap

seleucid a proclamat independenţa unui port de pe Shatt al-Arab pe care l-a numit Charax Spasinu[34], „palisada lui Hyspaosines”. El şi-a extins conducerea spre nord pînă în Babilonia, dar după moartea sa regatul Characene a fost redus la sudul extrem al Mesopotamiei, înainte de a intra sub controlul parţilor. Statutul subsecvent al portului Charax Spasinu este incert, dar se pare că a supravieţuit ca regat semiautonom cunoscut nu doar de comercianţii din Oceanul Indian şi Marea Mediterană, ci şi de chinezi, care îl numeau Tiaozhi. Faima lui depindea de rolul comercianţilor săi ca intermediari în Oceanul Indian, pe lîngă comercianţii din Gerrha şi Saba, în Yemen. Capitală continentală lîngă oraşul modern Marib, despre Saba se spunea că era atît de impregnată cu parfumul arborilor de tămîie încît „oamenii erau toropiţi de plantele aromatice şi îşi vindecau langoarea prin fumigaţii de răşină şi barba-caprei”[35]. Sursa acestor miresme se afla în pădurile de arbori de smirnă, tămîie, balsam, scorţişoară şi casia din sudul Peninsulei Arabia. Pe lîngă navigaţia către est, sabeenii făceau comerţ cu coasta Africii „folosind plute mari… nu puţini sabeeni foloseau şi bărci făcute din piei de animale”[36].

Longevitatea comercială a oraşului Saba era impresionantă. Fiind uneori identificată cu Saba biblică, cea mai veche mărturie a bogăţiei sale legendare se găseşte în *Pe Marea Eritree*, un tratat geografic din secolul al II-lea î.e.n. scris de Agatharchides din Cnidos[37], una din cele mai vechi surse de informaţie despre comerţul pe Oceanul Indian din Antichitate. Scris în jurul anului 140 î.e.n., dar bazat în mare parte pe surse mai vechi, acesta oferă un sumar valoros al explorărilor de pe timpul lui Ptolemeu al II-lea şi Ptolemeu al III-lea (Marea Eritree, al doilea cuvînt însemnînd „roşu”, era numele dat de greci Oceanului Indian, Golfului Persic şi Mării Roşii – pe care o numeau de asemenea Golful Arab). Agatharchides scria: „Membrii acestui trib îi depăşesc în bogăţie şi în toate formele diferite de extravaganţă nu doar pe arabii învecinaţi, ci tot restul omenirii”[38]. În aceeaşi poziţie se aflau şi cu şapte secole mai tîrziu, cînd un călugăr budist numit Faxian a vizitat Sri Lanka şi a relatat: „casele

negustorilor din Sa-poh [sabeeni] sînt foarte frumos decorate”[39]. Între timp, comerţul lor la distanţă se îngrijea de nevoile Egiptului ptolemaic, iar prosperitatea lor nu a fost cîtuşi de puţin ameninţată pînă cînd romanii au încercat să invadeze Arabia de Sud în secolul I e.n.

Egiptul ptolemaic şi Oceanul Indian

Dacă Golful Persic era un traseu firesc pentru comerţul dintre Mesopotamia şi India, Marea Roşie era mai puţin promiţătoare pentru comerţul la distanţă. În afară de tămîia şi smirna din Yemen, roadele ţărmurilor ei erau puţine, iar marea era foarte departe de mărfurile şi bunurile de lux din Asia de Sud sau Golful Persic. Dificultăţile ridicate de înfruntarea vînturilor de nord, navigarea printre numeroasele bancuri de nisip şi recifuri sau supravieţuirea în mediul dur de la mal au îngreunat dezvoltarea oricărei forme de comerţ în afară de cele extreme. Cu precipitaţii medii anuale de doar patru milimetri în nord, apa şi vegetaţia erau puţine, iar majoritatea proviziilor trebuiau importate din valea Nilului sau de peste hotare. În perioada faraonică, costurile implicate erau prea mari pentru a fi suportate de negustorii particulari şi nici faraonii nu se încumetau decît arareori să ajungă pe mare la bogăţiile din Punt, Ofir şi Saba. La Marea Roşie nu se găsea nimic comparabil cu Charax Spasinu; într-adevăr, potrivit cuvintelor unui arheolog modern, „porturile de la Marea Roşie erau locuri surprinzător de sordide”[40], iar rămăşiţele lor sînt greu de desluşit în peisajul arid.

Regii ptolemaici care au condus Egiptul timp de trei secole după moartea lui Alexandru au fost primii care au manifestat un interes susţinut pentru comerţul de pe Marea Roşie. Nu se ştie care era situaţia traficului maritim cînd Alexandru i-a ordonat lui Anaxicrates să navigheze într-acolo, dar în 287 î.e.n. o escadră ptolemaică i-a învins pe piraţii nabatei în Golful Aqaba, aşadar la

acel moment volumul traficului era îndeajuns de mare pentru a atrage prădători şi a merita protecţie. Interesul egiptean în regiune a crescut considerabil sub Ptolemeu al II-lea Philadelphos, care spera să îşi refacă numărul de elefanţi de război, pe care grecii i-au întîlnit pentru prima dată în timpul campaniilor răsăritene ale lui Alexandru. În bătălia de la Gaza din 312 î.e.n. Ptolemeu I a capturat o parte din elefanţii pe care Chandragupta i-a oferit lui Seleucos, dar aceştia nu s-au înmulţit. Chiar dacă Ašoka şi Ptolemeu al II-lea şi-au trimis reciproc ambasadori şi e posibil să fi negociat daruri în elefanţi de război, transportarea lor pe Oceanul Indian pentru a cîştiga un avantaj în faţa Seleucizilor a fost probabil considerată ineficientă, deşi nu neapărat imposibilă. Ca alternativă, Ptolemeu al II-lea a început să importe elefanţi din Africa de Est[41]. Chiar şi acest comerţ pe distanţă scurtă cerea îmbunătăţiri semnificative ale navigaţiei, posibil chiar redeschiderea canalului dintre Nil şi Golful de Suez, precum şi stabilirea de porturi pe Marea Roşie. În anii 260 î.e.n., primii elefanţi au fost trimişi pe distanţa de 300 de mile marine din Ptolemais Theron (aproape 50 de mile la sud de ceea ce astăzi este Port Sudan) către Berenike, un port pe care Peninsula Ras Banas îl adăpostea de vînturile de nord. Alte porturi ptolemaice timpurii includeau Arsinoe (denumit după soţia lui Ptolemeu) în vecinătatea actualului Port Suez şi Myos Hormos[42] (Quesir al-Qadim) la est de Koptos, aproximativ 160 de mile nord de Berenike şi 270 de mile sud de Suez. Din Berenike, elefanţii erau duşi prin uedurile din deşertul Arabiei către Assuan, într-o călătorie de 12 zile, apoi trimişi pe fluviu către Memfis. Cu toate că există referiri la „transportatoarele de elefanţi” (*elephantegos*) în sursele clasice, nu se ştie în ce fel aceste vase difereau ca model de celelalte nave comerciale şi unde erau construite.

Comerţul cu elefanţi era o afacere periculoasă pe o mare neiertătoare. Într-o mărturie sumbră amintind de povestea „Marinarul naufragiat” din Regatul Vechi Egiptean, Agatharchides descrie pierderea unui vas cu elefanţi la sud de Port Sudan, unde

marea, plină de bancuri de nisip, s-a dovedit a fi adîncă de nu mai mult de trei

stînjeni [5,5 metri] şi foarte verde... Regiunea nu pune probleme vaselor cu vîsle, deoarece valurile nu vin de departe, şi conţine peşte din abundenţă. Dar transporturile de elefanţi, care intră adînc în apă din cauza greutăţii elefanţilor şi a harnaşamentelor, se luptă în aceste zone cu pericole mari şi înspăimîntătoare. Pentru că navighează cu pînzele ridicate, adesea şi în timpul nopţii, din cauza vînturilor puternice, ele se năruie atunci cînd se lovesc de stîncile şi bancurile de pe fundul mării. Navigatorii nu pot să debarce deoarece apa este în general mai adîncă decît înălţimea unui om. Cînd nu reuşesc să salveze vasul cu ajutorul prăjinilor, aruncă peste bord totul în afară de mîncare. Dacă nu scapă astfel, cad pradă unei mari disperări, deoarece în preajmă nu au vreo insulă sau promontoriu sau alt vas. Pentru că aceste locuri sînt complet inospitaliere şi rareori navighează oamenii pe ele în corăbii[43].

În ciuda marilor pericole, Ptolemeii căutau elefanţi atît pentru fildeşul lor, cît şi în scopuri militare şi, pe măsură ce distrugeau turme întregi, vînătorii coborau tot mai spre miazăzi, stabilind noi porturi la Adulis (Massawa, Eritreea) şi la sud de Bab el-Mandeb. În jurul anilor 240 î.e.n., Ptolemeu al III-lea avea o forţă de aproape 300 de elefanţi de război, însă rasa africană s-a dovedit a fi inferioară animalelor seleucide, astfel încît vînătoarea de elefanţi pentru război a fost abandonată spre sfîrşitul secolului.

O sursă şi mai importantă de venit pentru cuferele imperiale era comerţul bunurilor de lux cu Arabia de Sud şi India, asupra căruia Ptolemeii exercitau un monopol strict. Natura acestui comerţ este expusă de Agatharchides, care descrie o reţea comercială ajunsă la maturitate pe Marea Roşie şi în Oceanul Indian de Vest. Odată trecute prin Bab el-Mandeb, vasele făceau probabil escală în Insula Socotra, aproximativ 500 de mile la est de Aden, al cărei nume provine din sanscritul Sukhataradvipa, însemnînd insula „cu noroc", „foarte plăcută". Agatharchides descrie freamătul de la Socotra unde „se pot vedea ancorate vase comerciale din ţările învecinate. Multe dintre cele întîlnite acolo sînt din portul [Patala] pe care Alexandru l-a construit pe fluviul Ind. Nu puţine veneau însă din Persia şi Carmana [sudul Iranului] şi toată regiunea învecinată"[44]. Mai tîrziu, punctul terminus vestic al comerţului de pe Oceanul Indian se afla pe continentul african, la Malao (Berbera, Somalia), sau mai la est în Cornul

Africii, într-un loc numit Mosyllon.

Perioada în care a scris Agatharchides a constituit un punct de cotitură în dezvoltarea comerţului din Oceanul Indian. O teorie susţine că în această perioadă un navigator ptolemaic numit Hippalos „a descoperit" vînturile musonice, cu toate că pentru navigatorii indigeni musonii erau o realitate firească, iar Nearchos pusese pe seama vînturilor sezoniere întîrzierea flotei sale, în expediţia pornită de pe Ind, cu aproape două sute de ani înainte. Comerţul susţinut de guvern dintre Egipt şi India pare să fi început în deceniile finale ale secolului al III-lea î.e.n., după ce un comerciant indian naufragiat a fost salvat pe Marea Roşie şi adus la Alexandria. Odată însănătoşit, „el a promis să fie ghid în expediţia către India pentru oamenii aleşi dinainte de rege"[45]. Eudoxos din Kyzikos a fost probabil căpitanul ales pentru această călătorie. Se spune că el s-a întors din India cu parfumuri şi pietre preţioase, care au fost însă confiscate de Ptolemeu al VII-lea. Eudoxos a întreprins o a doua expediţie sub auspiciile văduvei lui Ptolemeu. „Dar la întoarcere a fost împins de vînturi spre miazăzi, ajungînd în sudul Etiopiei. Fiind purtat în diferite locuri, s-a împăcat cu oamenii împărţindu-le pîine, vin şi smochine uscate (căci ei nu aveau parte de asemenea lucruri), iar în schimb a primit provizii de apă dulce şi îndrumarea cîrmacilor, întocmind de asemenea o listă cu unele dintre cuvintele lor."

Dacă în cel de-al doilea voiaj Eudoxos a navigat din India cu musonul de nord-est şi fără a avea un navigator experimentat, e foarte posibil să fi fost împins la sud de destinaţia plănuită. În acelaşi timp, faptul că putea angaja cîrmaci de pe coasta africană arată că se afla încă în lumea comercială maritimă activă. La sosirea în Egipt, bunurile sale au fost din nou confiscate. A reuşit să păstreze etrava unui vas pe care o găsise pe coasta africană, despre care navigatorii din Alexandria i-au spus că provenea dintr-un *hippoi*, o navă specifică Gadirului cartaginez din Spania. Pe baza acestui fapt, Eudoxos a conchis că cartaginezii trebuie să fi navigat în jurul Africii de la vest la est, astfel că a pregătit o expediţie pe propria cheltuială şi a plecat către Atlantic prin

Puteoli şi Gadir. Împiedicat de vînturile contrare din Atlantic, s-a întors în Spania. În jurul anului 100 î.e.n., a pus la punct o a doua expediţie şi a pornit pe mare, cufundîndu-se în uitare.

În ciuda dificultăţilor pe care Eudoxos le-a avut cu patronii săi regali, Egiptul era acum deschis către comerţul pe Oceanul Indian, care a înflorit atît de mult, încît au fost însărcinaţi oficiali pentru combaterea pirateriei pe Marea Roşie. În afară de aceasta, despre cum se desfăşura comerţul se cunosc puţine lucruri. Dacă majoritatea comercianţilor la acel moment erau din Egipt şi zona mediteraneană sau din Oceanul Indian, dacă negustorii egipteni şi elenistici navigau în propriile vase, în cele ale comercianţilor indieni sau arabi ori în ambele; care era volumul comerţului, ce profituri ajungeau la indivizi sau, sub formă de taxe şi impozite, la guvern – toate aceste întrebări rămîn în cea mai mare parte fără răspuns.

Comerţul pe Oceanul Indian de Vest la începutul mileniului I

Chiar şi după deschiderea canalului Nil – Marea Roşie sub Ptolemeu al II-lea, negustorii cu destinaţia Egipt nu navigau de obicei decît pînă la Berenike, uneori Myos Hormos, şi doar arareori prin Golful Suez pînă la Arsinoe. Fiind astfel neglijat, pe la mijlocul secolului I î.e.n. canalul ptolemaic era impracticabil. Dacă ar fi fost menţinut în folosinţă, cursul istoriei egiptene şi romane se prea poate să fi urmat o altă cale. După bătălia de la Actium, Cleopatra spera să evite capturarea trecînd istmul Suez şi stabilind conducerea ptolemaică undeva pe Marea Roşie. Cînd Marcus Antonius a ajuns-o din urmă în Alexandria, „a găsit-o pe Cleopatra aventurîndu-se într-o operaţiune hazardată, dar majoră… de a-şi scoate flota din apă şi a o trece peste istmul Suez, după care să o lanseze în Golful Arab folosind bani mulţi şi o

forţă mare, pentru a se stabili în afara Egiptului, scăpînd astfel de război şi înrobire”[46]. Nabateii, aliaţii romanilor, i-au ars cîteva vase, iar Cleopatra, cedînd în faţa asigurării lui Marcus Antonius că nu este totul pierdut, a renunţat la tentativă. Desfăşurarea ulterioară a evenimentelor urma însă să-l contrazică pe Antoniu. În decurs de un an, atît Marcus Antonius, cît şi Cleopatra erau morţi, iar Egiptul era anexat Romei.

Romanii au manifestat un interes imediat pentru comerţul pe Marea Roşie, iar în 26 î.e.n. Aelius Gallus a fost însărcinat să conducă o expediţie de 10.000 de soldaţi către Yemen. Ajungînd la Arsinoe cu toate proviziile necesare, de la materiale de construcţii şi arme pînă la mîncare şi apă, romanii au construit o flotă de 80 de nave de război (bireme, trireme şi vase mai uşoare) şi 130 de vase de transport. Gallus a pierdut cîteva vase în largul Peninsulei Sinai, „din cauza navigaţiei dificile, dar nu şi din cauza vreunui duşman”[47]. Expediţia sa către Yemen s-a soldat cu o înfrîngere, dar, învăţîndu-şi lecţia, la întoarcerea din Yemen Gallus şi-a debarcat oamenii la Myos Hormos pentru a se deplasa pe uscat pînă la Nil, la Koptos. Regatele din Arabia de Sud – Ma’in, Saba, Qataban şi Hadramawt – au rămas independente pînă la începuturile islamului, în secolul al VII-lea, dar expediţia lui Gallus nu a inhibat în nici un fel apetitul romanilor pentru obiectele de lux orientale. În timp ce caravanele terestre jucau un rol important în transportul bunurilor de la est la vest, geograful Strabon a consemnat o expansiune spectaculoasă a comerţului pe Marea Roşie. Însoţindu-l pe Aelius Gallus într-o vizită în Egipt, el „a aflat că nu mai puţin[48] de 120 de vase navigau din Myos Hormos către India, în timp ce anterior, sub Ptolemei, doar cîteva [sub 20[49]] se aventurau să călătorească şi să transporte marfă indiană”. Smirna şi tămîia proveneau din sudul Arabiei şi Somalia, multe mirodenii (în primul rînd piperul) şi pietre preţioase erau din India, iar unele mărfuri exotice – mătasea chinezească, de exemplu – ajungeau în vest prin India. Exista şi comerţ reciproc cu sclavi. Eudoxos a luat cu el în India „tinere muzicante, doctori şi alţi artizani”[50], iar sclavii asiatici nu erau o

raritate în Roma, dar la acel moment amploarea negoţului cu oameni înzestraţi cu abilităţi speciale era destul de redusă.

Cea mai cuprinzătoare descriere a comerţului pe Oceanul Indian o constituie *Periplu pe Marea Eritree*, scrisă în secolul I e.n. în limba greacă de către un locuitor nativ sau un rezident al Egiptului. În afară de aceasta, nu cunoaştem nimic despre autor – numele său, proveniența, experienţa, vîrsta sau poziţia pe care o ocupa în ierarhia comunităţii comerciale. Spre deosebire de pedantul Agatharchides, acest autor anonim nu a preluat informaţii de la alţii. Felul cum enumeră bunurile transportate între porturi, accentul pe care îl pune pe anumite porturi indiene, eludarea aproape totală a comerţului din Golful Persic şi natura speculativă a descrierilor sale referitoare la Golful Bengal indică experienţa directă cu negoţul dintre Egipt şi India. Deşi se referă şi la unele aspecte ale manevrării navelor, autorul se concentrează asupra bunurilor şi porturilor unde acestea puteau fi comercializate. Textul care s-a păstrat este scurt – aproximativ 20 de pagini tipărite – şi trasează două itinerare principale, unul din nordul Mării Roşii pe coasta Africii pînă la Rhapta (lîngă Dar es Salaam, Tanzania) şi un altul de-a lungul coastei Yemenului, apoi de-a curmezişul oceanului, pînă la porturile indiene dintre Barbarikon pe fluviul Ind şi Muziris (Cranganur) pe coasta Malabar.

Autorul *Periplului* distinge cinci zone comerciale principale: la vest – Marea Roşie, Africa de Est şi Arabia de Sud, iar la est – Golful Persic (pe care îl ignoră aproape complet) şi India. Bunurile pot fi grupate[51] în nouă categorii: mîncare şi băutură; textile şi îmbrăcăminte; obiecte de gospodărie; materii prime; pietre preţioase; mirodenii şi parfumuri; leacuri şi vopsele; animale; sclavi. Cele mai importante exporturi ale Egiptului erau obiectele utilitare precum metalele, uneltele, păturile şi îmbrăcămintea – bunuri care nu difereau de cele specificate în descrierea expediţiei reginei Hatshepsut către Punt cu 15 secole înainte – şi caii sau catîrii. Cele mai valoroase importuri erau cele de smirnă, tămîie, piper indian şi alte bunuri de lux, printre care

carapace de broască ţestoasă, fildeş, corn de rinocer sau cochilie de nautil din Africa şi Arabia; peruzele, lapis lazuli, onix, agate, perle, diamante şi safire din Asia de Sud; mătase chinezească. Autorul vorbeşte despre portul indian Blaruch mai mult decît despre altele, dar enumeră 17 porturi, între acesta şi Capul Comorin, capătul sudic al Indiei, ceea ce indică familiaritatea tot mai mare a romanilor cu coastele Konkan şi Malabar.

Periplul menţionează un număr de alimente care par să fi fost destinate clienţilor de elită de peste mări – vinul, de exemplu –, dar care e posibil să fi fost transportate doar pentru a satisface dorinţele negustorilor expatriaţi, după cum era probabil cazul uleiului de măsline şi al garumului, sos de peşte mediteranean. Excavaţiile de la Berenike au arătat un impuls similar din partea comercianţilor indieni ce navigau spre Egipt. Rămăşiţe de nucă de cocos, orez, agrişe indiene[52], fasole mung şi lacrima-lui-Iov (*coix lacryma-jobi*) – elemente de bază ale bucătăriei indiene – au fost găsite în portul de la Marea Roşie, cu toate că nici o sursă antică nu le menţionează drept bunuri de uz curent. Coloniile comerciale îndepărtate probabil că nu depindeau cu totul de bunurile importate de acasă, însă, fie ele originare din Mediterana sau din Oceanul Indian, mîncărurile familiare trebuie să fi fost la fel de reconfortante pentru negustorii expatriaţi cum sînt şi astăzi. Mai avem şi alte dovezi dispersate ale prezenţei călătorilor din Oceanul Indian în zona mediteraneană, începînd cu o inscripţie de la începutul secolului al II-lea î.e.n. din Delos[53] realizată de cineva din Hadramawt, în sudul Arabiei, şi pînă la o statuetă a lui Manimekalai[54], eroina naraţiunii tamile cu acelaşi nume, recuperată din cenuşa oraşului Pompeii, sau notificări în privinţa ambasadelor indiene[55] la curtea lui Augustus şi a celei trimise de regele din Sri Lanka, Bhatikabhaya, la curtea lui Augustus sau Claudius, probabil ca răspuns la nevoile comunităţii de negustori.

Portul vestic care avea cele mai strînse legături cu Oceanul Indian era Alexandria, a cărei supremaţie în comerţul mediteranean era asigurată de nevoia de grîne egiptene în

imperiu, dar care era preţuită şi pentru contactele cu zonele comerciale de dincolo de lumea greco-romană. Oratorul din secolul I Dion Chrisostomul lăuda preeminenţa alexandrinilor în comerţul pe Marea Roşie şi Oceanul Indian şi nota: „comerţul, nu doar din insule, porturi, cîteva strîmtori şi istmuri, ci practic din toată lumea este al vostru. Căci Alexandria se află, ca să spunem aşa, la răscrucea drumurilor din întreaga lume, chiar şi din cele mai îndepărtate naţiuni”[56]. Mai mult, era „o piaţă ce adună într-un loc oameni de toate felurile, înfăţişîndu-i pe unii altora şi, pe cît e posibil, potrivindu-i între ei”.

Faptul că aceste laude ale reputaţiei Alexandriei nu erau doar linguşiri este adeverit de un singur document (în greacă) din secolul al II-lea ce detaliază termenii unui împrumut[57] între un creditor din Muziris, India, şi un debitor care avea nevoie de fonduri pentru a plăti un transport spre Alexandria. După cum era probabil obiceiul, bunurile, în cazul de faţă nard, fildeş şi textile, constituiau gajul împrumutului, pe care debitorul s-a angajat să-l achite creditorului sau agenţilor săi din Alexandria. Între timp, debitorul-expeditor răspundea de toate costurile asociate cu transportul bunurilor din Muziris fie la Berenike, fie la Myos Hormos, apoi pe uscat la Koptos, apoi pe Nil către Alexandria, unde bunurile erau taxate cu 25%. Contractul nu specifică naţionalitatea debitorului, creditorului sau a agenţilor, dar creditorul era probabil membrul unei comunităţi „romane” (dar cu siguranţă vorbitoare de greacă) din Muziris, iar agenţii erau probabil colegi din Egipt sau de altundeva din zona mediteraneană de est. Acest acord, alături de descrierea lui Dion cu privire la cosmopolitismul Alexandriei şi de ceea ce se cunoaşte în general despre comerţul pe Oceanul Indian, indică probabilitatea unor alte aranjamente implicînd creditori şi debitori din India şi alte locuri. Aşa cum nu era limitat la cetăţenii Imperiului Roman, comerţul nu era nici rezervat exclusiv bărbaţilor. O inscripţie din secolul al II-lea sau al III-lea vorbeşte despre „Aelia Isidora şi Aelia Olympias, matroane distinse, *naukleroi* [proprietare de vas sau navlositoare] şi comerciante pe

Marea Roşie”[58]. Din păcate nu ştim mai multe despre afacerea lor; ştim doar că cele două erau suficient de bogate pentru a face o consacraţie într-un templu egiptean şi că au angajat un căpitan sau agent de afaceri numit Apollinarios, al cărui nume apare după al lor.

De la începutul comerţului roman pe Oceanul Indian, anumite categorii de cetăţeni au avertizat cu privire la exporturile constante de aur pentru plata bunurilor orientale. Pliniu cel Bătrîn s-a plîns că romanii îşi risipeau bogăţia pe bunuri de lux orientale, trimiţînd 50.000.000 de sesterţi[59] pe an către Asia (dintre care jumătate doar către India) pentru cumpărarea de beril, perle, fildeş, mătase şi piper[2*]. Punctul de vedere al lui Pliniu era larg răspîndit, mai ales printre conservatori, care erau îngrijoraţi că romanii devin decadenţi. Succesorul lui Augustus, Tiberius, a căutat să limiteze extravaganţa celor mai bogaţi şi ostentativi senatori, pe care îi critica pentru „domeniile vaste... pentru cetele cosmopolite de sclavi... cantităţile mari de aur şi argint”[60] şi, mai presus de toate, „specialitatea feminină – exportul monedei noastre către ţări duşmane pentru pietre preţioase”. Tiberius plănuia să impună noi legi somptuare, dar a renunţat din cauza presiunii politice şi pînă la urmă nu a făcut nimic.

Comerţul maritim din sudul Indiei la începutul mileniului I

Mărturiile comercianţilor, geografilor şi politicienilor mediteraneeni despre comerţul estic al Romei sînt coroborate cu dovezile arheologice şi scrierile contemporane din sudul Indiei, dintre care unele vorbesc despre oameni numiţi Yavana. În timpul lui Alexandru, apelativul se referea la grecii ionieni, dar termenul Yavana a început să fie folosit în genere pentru

occidentalii – greci, romani, arabi şi persani – care făceau comerţ şi locuiau în sudul Indiei. Ceramică romană sau de imitaţie romană a fost găsită în siturile de la Golful Bengal, mai ales în oraşul chola Arikamedu[61], lîngă Puducherry (în trecut Pondicherry), care a fost un centru al comerţului local, regional şi internaţional timp de o mie de ani, începînd de prin secolul al III-lea î.e.n. Aceste descoperiri sînt prea puţine şi prea împrăştiate pentru a indica existenţa unei populaţii străine permanente; pot fi rămăşiţe ale unor amfore sosite fie pe traseul de coastă, dominat de negustori indigeni, fie prin comerţul pe uscat şi fluvial din porturile coastei de vest, precum Bharuch. În plus, arheologii au recuperat stocuri de *denarii* din argint[62] cu efigiile lui Augustus şi Tiberius, precum şi *aurii* din aur din secolele I, al II-lea şi al V-lea. Aceştia urmau să fie valorificaţi ca lingouri în Deccan, unde circulau monedele din cupru şi plumb, şi în sudul Indiei, unde nu exista monedă locală.

Aceasta a fost o perioadă de schimbări formatoare în sudul Indiei, a cărei economie depindea de agricultură, meşteşuguri şi mineritul fierului sau al pietrelor semipreţioase. Dar dezvoltarea regatelor de sud era legată de culturile lor de piper, precum şi de amplasarea lor la intersecţia rutelor maritime dintre Africa, Orientul Apropiat şi Asia de Sud-Est cu rutele de coastă din jurul Indiei şi Sri Lankăi. Populaţiile chola, pandya şi chera, vorbitoare ale limbii tamile, s-au unit în regate independente în primele secole ale erei noastre. Aflate frecvent în război unul cu celălalt şi cu statele din nord, şi-au manifestat propriile tendinţe expansioniste prin incursiunile în Sri Lanka. Coasta Coromandel din sud-estul Indiei era zona de întîlnire a unui amestec de etnii, religii şi limbi mult mai variat decît cel din zona mediteraneană, relativ omogenă, sau din orice alt loc în afară de Sri Lanka. Oamenii şi produsele din Asia de Sud-Est, la 1.500 de mile depărtare în partea opusă a Golfului Bengal, nu aveau multe în comun cu cei din Delta Gange-Brahmaputra, aflaţi cam la 1.200 de mile spre nord-est, care difereau la rîndul lor de cei din Golful Persic sau Marea Roşie, aflaţi la aproximativ 2.000 de mile spre

nord-vest, respectiv 2.500 de mile spre vest. Satisfacerea nevoilor acestor vizitatori antrena o mare parte din comunitate, care le furniza comercianţilor bunuri de schimb, mîncare, echipament pentru vase şi protecţie împotriva furturilor. Poeţii tamili de la începutul mileniului erau încîntaţi de porturile lor agitate şi de reţelele comerciale care îi legau de ţărmuri îndepărtate. Departe de a trăi într-un golf izolat pe subcontinent, ei îşi duceau viaţa în oraşe care nu dorm, unde oamenii nu numai că acceptau, ci binecuvîntau oportunităţile cosmopolite ale comerţului. Lipsurile din cataloagele de bunuri şi destinaţii din sursele contemporane latine, greceşti sau chinezeşti sînt compensate din plin de literatura tamilă prin descrierile sale sclipitoare referitoare la vitalitatea comerţului pe mare şi a bogăţiei astfel generate, ceea ce, prin extensie, ajută la însufleţirea imaginii pe care o avem despre porturile epocii.

Poemul *Cilappatikaram* (sau *Povestea unei brăţări de gleznă*) al lui Ilanko Atikal, din secolul al II-lea, este o poveste de dragoste despre Kannaki şi Kovalan, ambii copii de negustori prosperi din Puhar (numit şi Kaveripattinam), portul maritim şi capitala regatului Chola timpuriu, de la Golful Bengal. Kannaki este o „fiică nobilă a unui prinţ între negustori”[63] – caracterizare ce aminteşte de descrierea făcută de Isaia tirienilor „ai căror negustori erau prinţi”. Puhar este „oraşul/ care a prosperat din bogăţia oceanului” unde „steaguri semeţe păreau să proclame:/ «În această întindere de nisip alb este bogăţia/ Adusă pe vase de oameni ce au călătorit/ Din locurile lor natale ca să locuiască aici»”[64]. Ilanko Atikal descrie cum, noaptea, portul străluceşte de luminile artizanilor, bijutierilor, negustorilor de peşte şi comercianţilor ambulanţi din interior, precum şi „de felinarele nemuritoare ale străinilor/ Vorbind limbi ciudate; şi de felinarele/ Paznicilor veghind asupra mormanelor de marfă”. De-a lungul ţărmului golfurilor sale adăpostite, „cu farurile aprinse ca să ghideze vasele/ …erau rînduri/ peste rînduri de vase împovărate de belşugul/ Roadelor proaspete de pe dealuri şi din mări”.

Kaveripattinam şi negustorii săi sînt de asemenea lăudaţi în

poemul din secolul al IV-lea *Pattinappalai* al lui Uruthirankannanar, care prezintă comerţul în culori mai vii decît majoritatea celorlalte surse. Pe lîngă peştele, grînele, piperul şi pietrele preţioase din sudul Indiei, Uruthirankannanar scrie despre „armăsari iuţi şi nervoşi, [aduşi] pe mare în vase”[65] – caii s-au numărat printre principalele exporturi din Persia şi Arabia timp de sute de ani –, aur şi giuvaere din munţii Himalaya, lemn de santal, perle şi coral roşu din Asia de Sud-Est, obiecte de manufactură din Myanmar şi mîncare din Sri Lanka. Uruthirankannanar se străduieşte din greu să accentueze conduita etică a navigatorilor din Kaveripattinam şi notează: „Pentru bunurile altora/ Au acelaşi respect ca pentru ale lor/ În comerţ. Nu încearcă nici să obţină/ Prea mult din vînzarea propriilor bunuri,/ Nici să dea prea puţin cînd cumpără./ Stabilesc un preţ corect pentru toate lucrurile”. Un pasaj dintr-o continuare la *Cilappatikaram* sugerează că oamenii din Kaveripattinam ar fi fost relativ începători într-ale comerţului cinstit şi că prosperitatea lor iniţială ar fi fost rezultatul unor ocupaţii mai puţin elegante. „În trecut, am făcut ospăţ, devorînd trupurile supravieţuitorilor foarte multor vase care au naufragiat pe mare nu departe de ţărmurile noastre. Le-am prădat de toate bunurile pe care le aveau, încărcăturile lor preţioase de aloe şi lemn de santal parfumat, baloţii lor de pînză, obiectele lor preţioase – aur, diamante şi rubine – şi alte prăzi de pe epave”[66]. Trecerea de la jaf la comerţ pare să se fi produs într-un timp destul de scurt, dar a implicat o transformare a atitudinii faţă de piraterie comparabilă cu cea notată de Tucidide în Mediterana antică sau cu transformările observabile în alte părţi de-a lungul istoriei. Pirateria presupune prezenţa comerţului lucrativ, dar nu înfloreşte decît în absenţa unei puteri de stat legitime care să aibă mijloacele de a o ţine sub control şi de a redirecţiona iniţiativele piraţilor. Eradicarea pirateriei depinde, prin urmare, de abilitatea statelor atît de a domina piraţii, cît şi de crea alternative de profit legale pentru aceştia. La acel moment, comerţul din sudul Indiei depăşise un prag critic ce facilitase creşterea negoţului pe mare

în beneficiul comercianţilor şi al regilor.

Rivalitatea dintre sasanizi şi bizantini în Oceanul Indian

Menţiunile din *Pattinappalai* privitoare la alimentele din Sri Lanka reprezintă una din primele referinţe la exporturile din acea insulă, care le era cunoscută autorilor greci şi chinezi în primul rînd pentru comerţul de tranzit, cu toate că aceştia deosebeau rareori produsele din Sri Lanka de cele ajunse pe insulă din alte locuri. Un fost negustor egiptean din secolul al VI-lea, devenit călugăr şi numit Cosmas Indicopleustes (literal, „navigator către India"), scria despre Sri Lanka şi comerţul său din experienţa personală, fiind impresionat în special de bunurile sale îmbelşugate „din ţările cele mai îndepărtate, mă refer la Tzinitsa [China] şi alte locuri de comerţ", incluzînd „mătase, aloe, cuişoare, lemn de santal şi alte mărfuri"[67]. Mătasea era chinezească, frunzele de aloe şi lemnul de santal din Indonezia, iar cuişoarele din Insulele Mirodeniilor (Insulele Moluce).

În Sri Lanka, printre negustorii care i-au atras atenţia lui Cosmas se numără creştinii nestorieni (Cosmas e posibil să fi fost el însuşi nestorian), mulţi dintre ei migrînd de-a lungul coastei indiene din Persia. (Se spune că apostolul Toma a predicat în sudul Indiei). Comerţul din Golful Persic s-a dezvoltat considerabil în urma ascensiunii la putere a lui Ardaşir, fondatorul Dinastiei Sasanizilor (224-651). Născut în Fars, Ardaşir a fost atent îndeosebi la provinciile ce mărgineau Golful Persic şi a fondat sau a revitalizat mai multe porturi fluviale şi costale, inclusiv Astarabad-Ardaşir (vechiul Charax Spasinu) şi Rev-Ardaşir (Rishahr)[68]. Acum parte din Bushehr, unul din cele mai importante porturi moderne ale Iranului, la aproximativ 150 de mile de Shatt al-Arab, Rev-Ardaşir a fost ocupat periodic încă din

mileniul al V-lea î.e.n. Deşi apa trebuia să fie adusă printr-un canal lung de 40 de kilometri construit în perioada ahemenidă, în vremea Sasanizilor ajunsese o metropolă cu o întindere de 450 de hectare (1.100 acri), unul dintre cele mai mari oraşe din zona Golfului Persic înainte de secolul XX. Peninsula adăpostea două bazine portuare, dintre care unul se mîndrea cu un fort ce se ridica deasupra unui chei lung de 100 de metri, şi pare să fi avut o orientare atît navală, cît şi comercială. Şapur I, fiul lui Ardaşir, a extins conducerea persană din zona Golfului pînă în regiunea al-Bahrayn[69], pe coasta arabă între Qatarul de astăzi şi Kuwait. Profitînd de divergenţele interne din Imperiul Sasanid de la începutul secolului al IV-lea, triburile arabe au trecul golful şi au capturat un număr de porturi pe coasta persană, dar, în ciuda unor riposte ocazionale de-a lungul următoarelor trei secole, controlul sasanid s-a răspîndit treptat de-a lungul uscatului din zona Oceanului Indian, la est pînă la Ind şi la vest pînă la Marea Roşie, atît prin cuceriri, cît şi prin înţelegeri diplomatice. O sursă chineză din secolul al IV-lea menţionează peţirea unei prinţese din Sri Lanka[70] de către un rege persan, iar în anii 400 un succesor a dobîndit portul Daybul (Banbhore, Pakistan) ca parte a zestrei.

Cu toate că poziţia lor în Sri Lanka nu a fost niciodată ameninţată serios, negustorii persani nu erau lipsiţi de rivali, printre care se aflau comercianţii din Mediterana bizantină. Cosmas relatează o povestire, posibil apocrifă, despre un rege srilankez curios să afle care dintre împăratul persan şi cel bizantin era „cel mai mare şi mai puternic”[71]. Comerciantul grec Sopatrus a tranşat problema prezentînd o monedă grecească de aur, pe care regele a considerat-o superioară celei persane, din argint. E adevărat că grecii băteau monede din aur spre deosebire de persani, dar acest aspect al vieţii numismatice din secolul al VI-lea a afectat prea puţin poziţia superioară a persanilor în comerţul Oceanului Indian de Vest. La cîţiva ani după demonstraţia lui Sopatrus, bizantinii şi sasanizii au luptat în ultima campanie notabilă din regiune, pe teritoriul Yemenului.

Dornic să oprească dominaţia sasanidă în comerţul răsăritean cu Estul, împăratul bizantin Iustin a apelat la *negus* (regele) din Aksum, în zona Eritreei de astăzi. Comerţul maritim a adus creştinismul în Aksum în secolul al IV-lea, iar legăturile religioase dintre Aksum şi Imperiul Bizantin erau atît de puternice, încît cei dintîi erau cunoscuţi drept „bizantini negri”[72]. Persecutarea negustorilor creştini din Aksum în porturile Mocha şi Zafar i-a furnizat *negus*-ului raţiuni proprii pentru a interveni în Yemen. Sprijiniţi de o flotă bizantină din Clysma[73], aproximativ 525 de luptători din Aksum au înlăturat dinastia conducătoare şi au instalat un guvern-marionetă care a condus Yemenul timp de jumătate de secol.

Acest cîştig teritorial modest nu a fost suficient pentru a întrerupe monopolul sasanid asupra comerţului, astfel că succesorul lui Iustin, Iustinian, a cerut ca regii din Aksum şi Yemen să submineze intermediarii sasanizi, în numele credinţei comune, cumpărînd mătase din Sri Lanka şi vînzînd-o direct comercianţilor bizantini. Cei din Aksum nu aveau însă resursele necesare pentru a face acest lucru, deoarece comercianţii sasanizi „se plasează mereu tocmai în cele dintîi porturi de destinaţie ale vaselor indiene (dat fiind că locuiesc în ţara învecinată) şi obişnuiesc să cumpere întreaga încărcătură”[74]. Planurile lui Iustinian s-au destrămat complet atunci cînd nemulţumirea celor din Yemen faţă de conducerea din Aksum, coroborată cu interesul persan de a-şi asigura un aliat, l-a determinat pe regele sasanid Chosroes I să sprijine o invazie pe mare. Cu efort minim – Chosroes a trimis 800 de oameni în opt vase, dintre care două s-au scufundat –, stăpînirea din Aksum a Yemenului a fost înlăturată şi un conducător prosasanid a ajuns pe tron. La începutul secolului al VII-lea, negustorii persani dominau traficul dintre Marea Mediterană şi Oceanul Indian, atît prin Marea Roşie, cît şi prin Golful Persic.

Deşi contemporanii n-ar fi putut anticipa acest lucru, povestea lui Sopatrus, a monedelor şi a campaniilor din Yemen sînt episoade dintr-o epocă aflată în pragul uitării, între finalul

decăzut al Antichităţii clasice şi o perioadă de reînnoire religioasă, culturală şi imperială sub drapelul islamului. În mai puţin de un secol de la evenimentele descrise de Cosmas, armatele musulmane capturau Egiptul, rupeau legătura Imperiului Bizantin cu Oceanul Indian şi Etiopia creştină şi absorbeau Imperiul Sasanid. Pînă la sfîrşitul secolului al VII-lea, califul Abd al-Malik ibn Maruan a întrerupt monopolul bizantin asupra monedelor de aur şi a introdus un standard monetar trimetalic din aur, argint şi bronz în *dar al-islam* sau Casa Islamului – o sferă comercială care în anii 700 cuprindea de la o regiune din Spania pînă la Asia Centrală, Pakistan şi Africa de Est. Negoţul pe mare era animat de noi credinţe, determinat de noi loialităţi şi direcţionat către noi porturi. Însă, în ciuda schimbărilor revoluţionare care au afectat aceste regiuni, rutele comerciale descrise de Cosmas nu numai că au rezistat, dar au intrat într-o etapă de dezvoltare fără egal.

Vasele din Oceanul Indian

În ceea ce priveşte navigaţia antică pe Oceanul Indian, despre vasele care transportau bunuri şi persoane pe ţărmurile indiene avem cele mai puţine informaţii. Descrierile textuale sau picturale sînt rare, iar între Marea Roşie şi Strîmtoarea Malacca nu au fost găsite practic rămăşiţe ale vaselor antice. Indiferent de provenienţă, scrierile străvechi nu fac decît referiri sumare la vasele din Oceanul Indian. În povestirea din Rig-Veda despre salvarea lui Bhujyu se spune că acesta a fost adus înapoi la tatăl său „într-un vas cu o sută de vîsle”[75]. Descrierile vaselor din textele *Jataka* sînt vagi sau foarte stilizate, dar anumite detalii ies în evidenţă. Samkha îi spune lui Manimekalai că doreşte „o barcă cu grinzi puternice prin care apa să nu treacă şi pe care vîntul să o ducă”[76], iar aceasta îi făureşte un vas cu vîsle şi trei catarge, însă din safir, cu parîme de aur şi pînze de argint. „Mahajanaka

Jataka" nu spune decît că vasul transporta 700 de pasageri.

Dacă acest număr trebuie luat ca atare este discutabil, însă un asemenea echipaj nu este complet implauzibil, mai ales avînd în vedere ceea ce se cunoaşte despre aglomerarea oamenilor la bordul vaselor de pe Oceanul Indian din perioade mai recente. În 1938-1939, comandantul veteran de nave comerciale Alan Villiers s-a alăturat unui echipaj de 30 de persoane la bordul unui *boom* (un fel de *dhow*) de aproximativ 150 de tone pentru a trece din Aden în Zanzibar prin Shihr, unde „am îmbarcat 200 de pasageri, lucru care mi s-ar fi părut imposibil dacă n-aş fi văzut"[77]. Exista o singură punte şi, pentru a nu încurca manevrarea vasului, pasagerii nu trebuiau să stea în drum. După cum spune Villiers, „dacă nu încăpeau pe punte, puteau să stea de-a lungul copastiei. Mulţi dintre ei stăteau astfel şi îşi atîrnau bagajele în afara punţii, deoarece nu aveau loc în spatele parapetului". Probabil că aceste condiţii de la mijlocul secolului XX nu difereau de cele de acum 2.300 de ani. Dincolo de particularităţi, puţinele detalii dezvăluite de sursele antice ne indică prezenţa unor vase comerciale mari, puse în mişcare atît de pînze, cît şi de vîsle, cu o capacitate comparabilă cu a celor găsite, în aceeaşi perioadă, în mai bine cunoscutul spaţiu mediteranean.

Spre deosebire de constructorii de vase din zona Mediteranei sau Asiei de Est, care foloseau îmbinări din lemn cu cep şi scobitură, cuie din lemn sau cleme metalice, cei din Oceanul Indian par să fi preferat fixarea prin coasere şi legau scîndurile cocii cu sfoară din fibră de nucă de cocos, fibră de palmier sau ierburi. Dincolo de această asemănare evidentă, constructorii de vase utilizau multe metode în meşteşugul lor, existînd elemente distinctive locale şi regionale în construirea bărcilor prin coasere. În vestul Oceanului Indian, constructorii coseau scîndurile de-a lungul cu sfoară care trecea prin găurile sfredelite în lemn, astfel încît cusătura era vizibilă atît dinăuntrul, cît şi din afara corpului navei. Acest lucru conferea vaselor un aspect şubred, care i-a determinat pe observatorii occidentali să le privească cu reţinere. În secolul al IV-lea î.e.n., cîrmaciul lui Alexandru remarca

„calitatea precară a pînzelor şi ciudăţenia construcţiei”[78]. Acest punct de vedere a fost împărtăşit de Pliniu cel Bătrîn după aproape patru secole, deşi amiralul roman nu văzuse niciodată de fapt vasele pe care le critica. Lipsa observaţiei directe l-a împins la o descriere deformată a unui vas est-african, care pare să fi fost echipat cu flotor, la fel ca acelea găsite în Oceania. Într-adevăr, se pare că bărcile cu flotor din Oceanele Indian şi Pacific au un strămoş comun[79] în arhipelagul indonezian. O descriere ceva mai detaliată găsim în *Periplu pe Marea Eritree*, ce menţionează „*sangara*, care sînt pirogi foarte mari scobite din trunchiuri de copac, legate una de alta cu o traversă”, şi care au fost identificate cu o canoe dublă cunoscută în tamilă drept *sangadam*. Indiferent care era înfăţişarea lor, vasele angajate în comerţul de cursă lungă pe Oceanul Indian şi mările mărginaşe erau corăbii de transport robuste, capabile să transporte încărcături mari şi diverse, de la mărfuri în vrac la cai şi elefanţi. Referinţele la vase şi ambarcaţiuni din *Periplu* variază de la formulări generale (vase pentru mărfuri, bărci mici şi mari) şi tipuri generice (bărci cusute, „plute locale făcute din saci de piele”, pirogi scobite dintr-un trunchi de copac), pînă la nume regionale desemnînd diferite tipuri de vase. Autorul anonim mai menţionează „vase lungi… numite *trappaga* şi *kotymba*” şi „masivele *kolandiophonta* care navighează pînă la Chryse [Asia de Sud-Est] şi regiunea Gangelui”[80]. Primele două sînt probabil aceleaşi cu *tappaka* şi *kottimba* menţionate într-o scriere jainistă de la începutul mileniului I e.n., dar despre care nu se mai ştie nimic altceva. O gravură din secolul al III-lea provenind din vechiul port Chandraketugarh, lîngă Calcutta modernă, include imaginea unui vas şi a unui cal, cu o inscripţie care identifică vasul drept un *trapyaka*. *Kolandiophonta*[81] erau vase mai mari folosite pentru a călători între India şi Asia de Sud-Est, de unde par să-şi fi avut originea, şi par a fi acelaşi tip de vas ca acela pe care sursele chinezeşti îl numesc *kunlun bo*.

Cea mai veche descriere consemnată în scris a unui vas din Oceanul Indian din perspectivă asiatică provine din relatarea

unui trimis chinez din secolul al III-lea numit Kang Dai. Deşi nu pare să fi călătorit mai departe de nordul Peninsulei Malacca, Kang Dai a auzit despre navigaţia din vestul Oceanului Indian şi povesteşte că, într-o zonă posibil apropiată de Delta Indului, „te îmbarci pe un mare vas comercial. Şapte pînze sînt desfăşurate. Cu vîntul sezonier [adică musonul], intri în Da Qin [Imperiul Roman] într-o lună şi cîteva zile”[82]. Acest interval corespunde timpului necesar pentru a naviga între Aden şi India de Sud, iar negustorii din Oceanul Indian e posibil să fi identificat Adenul cu graniţa lumii romane. Din cîte ştim, greementul de şapte pînze menţionat de Kank Dai este unic în Antichitate. Imagini ale vaselor sînt chiar mai rar întîlnite decît descrierile consemnate în scris. Printre cele mai vechi sînt acelea găsite pe monedele bătute de

O monedă de plumb a Dinastiei Satavahana (secolele I şi al II-lea) decorată cu un vas cu două catarge şi o singură vîslă laterală folosită pentru a-l guverna. Primul stat indian care a bătut monedă, Imperiul Satavahana se afla la răscrucea dintre Cîmpia Indo-Gangetică la nord şi regatele dravidiene la sud, iar negustorii săi erau activi în comerţul din Golful Bengal.

Dinastia Satavahana (sau Andhra), care s-a dezvoltat în Deccanul de Vest şi sub a cărei stăpînire au intrat pînă la urmă Bharuch în vest şi o mare pare din coasta de est a Indiei. Datînd din secolul al II-lea e.n., multe dintre aceste monede arată un corp de vas cu provă şi pupă înalte, cu două catarge bipode şi două cîrme laterale.

Cea mai fascinantă reprezentare ilustrată a unui vas din Oceanul Indian este o pictură rupestră din secolul al VII-lea de la Ajanta[83], la aproximativ 350 de kilometri nord-est de Mumbai (Bombay). Vasul din Ajanta pare să corespundă în mare corăbiilor descrise în textele *Jataka*, cu detalii care nu sînt dezvăluite în povestiri. Pînzele principale, cîte una la fiecare din cele trei catarge, sînt orientate ca pînzele pătrate, dar sînt considerabil mai înalte decît late şi există o singură pînză întinsă deasupra bompresului. („Supparaka Jataka" descrie nava lui Bodhisattva străbătînd apele purtată de un vînt din spate, cu „pînzele ei albe desfăşurate ca nişte aripi frumoase"[84], ceea ce pare să descrie pînze pătrate mai degrabă late decît înalte). Prova vasului de la Ajanta încorporează un *oculus*, un ochi menit să ajute vasul să vadă pericolele care se apropie, strămoş al mai elaboratului galion de la etravă. Un cîrmaci operează o cîrmă laterală şi la pupa există o structură cu recipiente cu gura largă depozitate dedesubtul ei. Coca pare destul de adîncă, dar selatura punţii este mai plată decît la vasele ilustrate pe monedele Satavahana din secolul al II-lea.

Lipsa unei influenţe mediteraneene[85] distincte asupra designului vaselor din Oceanul Indian dovedeşte că, deşi majoritatea mărturiilor scrise despre istoria comercială şi maritimă din perioada respectivă provin din surse greceşti şi romane, iar oamenii din Mediterana de Est erau angajaţi activ în comerţul de pe Marea Roşie şi Oceanul Indian, ca proprietari de vase, navlositori, membri de echipaj şi tîmplari, influenţa lor în general asupra comerţului maritim şi a tehnologiei era redusă. Strabon scrie că Aelius Gallus a construit 80 de trireme plus alte modele mediteraneene pentru a-şi transporta cei 10.000 de oameni către Yemen, dar nu menţionează originea celor 120 de vase (sau a echipajelor) despre care spune că au navigat între Egipt şi India în vremea sa, iar în ziua de astăzi vasele construite în stil tradiţional în zona Oceanului Indian nu prezintă reminiscenţe caracteristice vaselor mediteraneene. O influenţă mult mai mare şi mai de durată au avut elementele de proiectare

navală introduse de marinarii din insulele sud-estului Asiei.

Comerţul şi negustorii indieni au ajuns în Indonezia cel tîrziu la începutul mileniului I, iar descoperirile din secolele I şi al II-lea din nord-vestul Insulei Java şi nordul Insulei Bali sînt identice cu cele de la Arikamedu. Bunuri indiene din Asia de Sud-Est nu s-au găsit numai în Java şi Bali, însă doar aici sînt cantităţi suficient de mari pentru a sugera prezenţa nu doar a produselor, ci şi a negustorilor din Asia de Sud. Deşi nu există dovezi ale pătrunderii indienilor mai departe către est, probabil lanţul comercial s-a extins din Insulele Mirodeniilor (Moluce şi Banda), în estul Indoneziei, pînă la Oceanul Indian şi Marea Mediterană. În secolele ce au urmat, dorinţa de a capta fluxul acestor mirodenii de la sursă a devenit principalul imbold în formarea statală, ambiţiile maritime şi chiar dreptul internaţional din Eurasia. Aceste contacte nu se desfăşurau însă doar de la vest la est, iar tipurile de vase găsite peste tot în Oceanul Indian, inclusiv cele cu flotor sau cu cocă dublă, reflectă probabil o origine sau influenţă indoneziană. Pe coasta Indiei, bărci simple cu flotor navigau de-a lungul coastei cu musonii potriviţi. Vase duble cu flotoare montate echidistant pe fiecare parte a cocii se găsesc de asemenea în Indonezia şi tocmai pînă în Madagascar la vest, unde au fost introduse de navigatorii indonezieni.

Cu toate că Madagascarul este la doar 250 de mile de sudul Africii, analiza limbii malgaşe indică faptul că cea de-a patra insulă din lume ca suprafaţă a fost locuită mai întîi de nativii din Borneo, aflat cu 4.000 de mile mai la est. Nu se ştie cînd anume au ajuns vorbitorii acestei limbi austroneziene în Madagascar sau de ce au venit, dar nu este probabil să se fi întîmplat mai devreme de sfîrşitul mileniului I î.e.n. O teorie plasează o primă migraţie[86] între secolele al II-lea şi al IV-lea e.n, urmată de sosirea vorbitorilor de bantu din Africa şi de un val ulterior de colonişti indonezieni, în secolul al X-lea. Austronezienii au ajuns probabil şi în Africa, cu toate că nu există dovezi arheologice sau lingvistice în acest sens. Absenţa descoperirilor materiale a fost atribuită schimbărilor survenite în geomorfologia coastei şi

prevalenţei bunurilor perisabile, precum mirodeniile, textilele sau sclavii, în detrimentul ceramicii sau fierului, care au intrat în joc în era islamică. În caz că austronezienii vor fi ajuns pe coastă, numărul lor trebuie să fi fost prea mic pentru a rezista asimilării de către populaţia africană majoritară, ceea ce poate explica lipsa unor dovezi lingvistice comparabile cu cele din Madagascar.

Dacă bunurile durabile şi limba au lăsat puţine urme, studiile de etnobotanică, etnomuzicologie[87] şi genetică demonstrează impactul de netăgăduit al migraţiei austronezienilor în Africa. Taro, bananele şi ignamele au fost introduse din Asia de Sud-Est acum aproximativ 2.000 de ani şi toate sînt alimente de bază în Africa de la sud de Sahara, pînă tocmai în vest, pe coasta Senegambiei, la Atlantic. Navigatorii austronezieni par să fi introdus totodată în Africa o varietate de instrumente muzicale, printre care un clarinet cu tub din frunze şi un tip de ţiteră. Asemănările dintre ţiterele indoneziene şi cele de pe continentul african sînt atît de mari, încît unii consideră că acest tip de ţiteră ar fi fost introdus mai întîi în Africa de Est şi abia de acolo în Madagascar. Pe de altă parte, este posibil ca africanii care navigau către Asia de Sud-Est, pe cont propriu sau ca sclavi, să fi adus cu ei xilofonul nu mai tîrziu de secolul al VI-lea.

Navigatorii din sud-estul Asiei au introdus, de asemenea, în Africa de Est unele tehnici de construcţie a ambarcaţiunilor. *Ngalawa*, un model de pirogă cu flotor găsit între arhipelagul Lamu şi Mozambic, precum şi în Madagascar sau în Insulele Comore pînă în secolul XX, are elemente esenţiale similare cu prototipurile din Java. *Mtepe*, o agilă ambarcaţiune cusută folosită în comerţul de-a lungul coastei Swahili, este considerată „o relicvă a unui model indonezian lipsit de flotoare”[88] sau „descendenta directă a vaselor de mari dimensiuni folosite de indonezieni în comerţul lor străvechi” pe coasta Africii de Est. Cel mai evident indiciu al originilor indoneziene ale ambarcaţiunii *mtepe* este desenarea *oculus*-ului ca un cerc cu punct (în locul unei reprezentări naturale). Ambarcaţiunile indoneziene aveau în mod tradiţional *oculi* pictaţi nu doar la provă, ci şi la pupă, la

fel ca în cazul bărcilor *mtepe*. O altă paralelă o constituie folosirea rogojinelor ţesute în locul materialelor textile pentru pînze. „Singurele vase de transport de pe coasta Swahili care nu sînt în mod evident de origine persană sau arabă”[89], vasele *mtepe*, cu o capacitate de 20 de tone, au fost consemnate în secolul al XIX-lea. Similitudinea dintre vasele est-africane şi cele indoneziene indică existenţa unui canal de comunicare peste Oceanul Indian, independent de influenţa Asiei continentale. În cea de-a doua jumătate a mileniului I, acesta s-a divizat în segmente mai scurte, orientate către centrele de comerţ revitalizate din sud-vestul Asiei şi de pe subcontinentul indian.

După o lungă perioadă de declin ce a urmat prăbuşirii civilizaţiei de pe valea Indului şi retragerii negustorilor mesopotamieni din comerţul de dincolo de Golful Persic, navigaţia pe Oceanul Indian a renăscut în mileniul I î.e.n. şi a ajuns repede să cuprindă unele dintre cele mai lungi trasee maritime neîntrerupte din lume, peste Marea Arabiei şi Golful Bengal, cu India şi Sri Lanka aflate la răscrucea schimburilor Est-Vest. În timp ce navigatorii mediteraneeni tindeau să caute noi frontiere către Vest, în zona Oceanului Indian Estul era mai tentant. Navigatorii greco-romani, din perioada ptolemaică pînă la Imperiul Roman, erau atraşi într-un mod aproape decadent de mărfurile şi mirodeniile exotice din şi de dincolo de India, în timp ce negustorii indieni erau ademeniţi către est de ţinutul şi insulele de aur – Suvarnabhumi şi Suvarnadvipa – din sud-estul Asiei, unde şi-au răspîndit în mod implicit religia, limba şi cultura, precum şi unele bunuri sau meşteşuguri. Prin aceasta, ei au pus bazele comerţului prosper ce a urmat ascensiunii Islamului şi înfloririi ulterioare a Orientului Apropiat, începînd cu secolul al VII-lea. Aceşti negustori au avut, de asemenea, un impact efectiv asupra peisajului politic al Asiei de Sud-Est şi, într-o măsură mai mică, în special prin consolidarea legăturilor budiste, asupra Chinei, Coreei şi Japoniei.

1* Musonul de nord-est depăşeşte rar gradul 4 pe scara Beaufort (11-16 noduri) în Oceanul Indian, iar între ecuator şi 5°N sau la nord de 20°N vînturile sînt variabile.

Musonul de sud-vest are în medie gradul 6 (22-27 noduri) în vestul Mării Arabiei, gradul 4-5 în nordul şi estul Mării Arabiei şi Golful Bengal, dar atinge şi gradul 7 (28-33 noduri) în toate regiunile în iulie şi august.

2* În perioada imperială, un sesterţ era o monedă de bronz cîntărind aproape douăzeci şi cinci de grame. 100.000.000 de sesterţi era o sumă considerabilă, dar averea multor romani a fost calculată ca fiind de cîteva ori mai mare. Filosoful Seneca dispunea de 300.000.000 de sesterţi, în timp ce Pliniu cel Bătrîn avea cel puţin 400.000; ajutoarele imperiale de jumătate de milion de sesterţi pentru senatorii sărăciţi nu erau neobişnuite. Comparativ, sclavii valorau aproximativ 2.000 de sesterţi pe cap de om, iar copiii nevoiaşi primeau ajutoare lunare de 12 pînă la 16 sesterţi la începutul secolului al II-lea.

Capitolul 7

Continentul şi arhipelagurile din Orient

Atracţia pe care China trebuie să o fi avut în rîndul comercianţilor maritimi de pe Oceanul Indian nu e surprinzătoare, deoarece adăpostea una dintre cele mai vechi şi mai bogate culturi din lume. Comercianţii din India şi pînă la Roma ştiau despre China şi întreţineau relaţii comerciale cu aceasta (cel puţin în mod indirect) în Antichitate, prin drumurile mătăsii din Asia Centrală. Date fiind originile lor continentale, chinezii s-au apropiat de lumea maritimă cu mai multă circumspecţie decît contemporanii lor, însă s-au apropiat totuşi. Mai întîi şi-au îmblînzit elaboratele reţele de rîuri prin construcţii hidraulice ingenioase, care protejau uscatul de inundaţii, creşteau producţia agricolă şi facilitau comunicarea intracontinentală. Apoi au început anexarea sudului Chinei, Ţinutul Celor O Sută de Yue, ai căror strămoşi vorbitori de limbi austroneziene pătrunseseră în Asia de Sud-Est în mileniul al II-lea î.e.n. Ca rezultat al acestor eforturi, înaintea începutului erei noastre era posibilă circulaţia pe rîuri şi canale din Guangzhou, la sud-est, către vechea capitală Chang'an din nord-vest.

Cu toate că exploatarea şi dezvoltarea unor rute interne pe apă sigure era crucială pentru formarea şi întreţinerea statului chinez, cultivarea comerţului intern şi extern pe mare a ajutat la asigurarea supremaţiei chineze printre vecinii săi maritimi. Dacă, după cum susţin unii, catalizatorul comerţului pe mare a fost

dorinţa de a ocoli Imperiul Part, cu centrul pe teritoriul Iranului modern, şi de a face comerţ direct cu Roma, atunci rezultatul a fost cu mult sub aşteptări. Cu toate acestea, efortul a adus bogăţii în China şi a generat schimbări culturale şi politice în Asia de Sud-Est. Corăbierii-negustori de pe ruta musonilor au impulsionat dezvoltarea agriculturii – stimulînd producerea surplusurilor de hrană necesare pentru atragerea şi hrănirea acestor rezidenţi temporari – şi au pus bazele celor mai vechi state care pot fi identificate în Vietnam, Cambodgia, Thailanda, Peninsula Malacca, Sumatra şi Java. Navigatorii străini şi vasele lor dominau comerţul la distanţă, dar China era motorul imobil al comerţului maritim, contribuind direct la răspîndirea bunurilor tangibile şi intangibile. Budismul a ajuns în China mai întîi pe uscat din India, însă călugării navigatori au fost cei care l-au consolidat aici şi l-au instituit din Sumatra şi Vietnam pînă în Coreea şi Japonia.

Geografia maritimă a Asiei de Est şi Sud-Est

Mult mai complexă decît geografia Mării Mediterane sau a Oceanului Indian este geografia apelor continue ale Mărilor Chinei de Sud şi de Est, a masei continentale din Peninsula Malacca pînă în Coreea şi a arhipelagurilor indonezian, filipinez şi japonez. Arhipelagul indonezian se întinde pe aproape 2.000 de mile de la est la vest, aproape cît lungimea Mediteranei; dar mările continue din Asia de Est şi Sud-Est se întind pe mai mult de 2.000 de mile de la sud la nord, de-a lungul a 50 de grade latitudine din Java în Coreea (aproximativ 10ºS – 40ºN) – o diferenţă de latitudine la fel de mare precum cea dintre Tanzania şi Turcia, Angola şi Portugalia sau Perú şi New York. Clima regiunii variază de la pădurile tropicale de pe coastele Indoneziei ecuatoriale pînă la clima continentală mai rece şi mai uscată din nordul Chinei, Coreei şi Japoniei. Această diversitate geografică a

avut implicaţii majore asupra tipurilor de mărfuri şi bunuri manufacturate găsite în zonă. Ritmul comerţului era dictat de musoni, cu o organizare sezonieră şi asprime uşor diferite de cele ale vînturilor din Oceanul Indian, însă cu un tipar general similar. Conform spuselor unei autorităţi chineze din secolul al XIII-lea, vasele „profită de predictibilitatea vînturilor sezoniere. Ele navighează spre sud iarna şi spre nord vara, niciodată invers”[1* 1].

Arhipelagul japonez constă din patru insule principale – Kyushu, Shikoku, Honshu şi Hokkaido – şi aproape 4.000 de insule mai mici, incluzînd lanţurile insulare din larg, precum Insulele Ryukyu. Terenul muntos japonez îngreunează deplasarea pe uscat şi agricultura, iar japonezii s-au bazat dintotdeauna pentru transport pe navigaţia de coastă. Peste Strîmtoarea Coreei, la 100 de mile distanţă de Kyushu, se găseşte peninsula muntoasă a Coreei, ale cărei coaste neregulate sînt mărginite de sute de insule, în special pe laturile dinspre Strîmtoarea Coreei şi Marea Galbenă. Coasta Chinei se întinde pe mai bine de 7.500 de mile de la rîul Yalu pînă în Golful Tonkin. În nordul Golfului Hangzhou şi la gurile fluviului Yangtze coasta este în general joasă şi nisipoasă, în timp ce în partea sudică ţărmul stîncos e mai bogat în insule şi mai dantelat. Coasta Vietnamului este împărţită în trei regiuni diferite din punct de vedere topografic. Fluviul Roşu (Hong Ha) de la nord curge din podişul Yunnan, creînd o luncă aluvionară inundabilă lată şi flancată de munţi. În nordul deltei se află Golful Halong, care se distinge prin mii de insuliţe calcaroase acoperite de vegetaţie tropicală bogată. Către sud, munţii Truong Son coboară spre coastă pînă la Hue, unde pădurea lasă loc unor plaje lungi şi unei cîmpii costale mai late ce mărgineşte mlaştinile şi jungla deasă de mangrove a Deltei Mekong.

Mai departe înspre apus, munţii se întind pe coasta din vestul Cambodgiei şi estul Thailandei, în timp ce capul Golfului Bangkok este dominat de mlaştinile Deltei Chao Phraya. Peninsula Malacca se întinde pe aproximativ 1.500 de kilometri de la nord la sud şi

nu este nicăieri mai lată de 300 de kilometri, avînd doar 40 de kilometri lăţime la istmul Kra. Cu toate acestea, în afară de o mărturie a comercianţilor chinezi care traversau partea superioară a peninsulei în timpul secolului I î.e.n., nu există dovezi scrise sau arheologice privind traficul comercial în munţii împăduriţi şi aproape complet nelocuiţi ai peninsulei. Coasta de est, cu cîmpiile sale aluvionare mai late, găzduia state relativ complexe, în timp ce coasta de vest, deşi ferită de musonul de sud-vest de masa Insulei Sumatra, care se întinde pînă la latitudinea de 5°N, este mărginită de mlaştini de mangrove dese care se întind uneori pînă la 20 de kilometri în interiorul peninsulei, iar munţii se apropie mai mult de mare.

Între Peninsula Malacca şi Sumatra se găseşte Strîmtoarea Malacca, lungă de 500 de mile, cea mai importantă arteră de circulaţie între Oceanul Indian şi Marea Chinei de Sud. Deschiderea din nord-vest a strîmtorii este de aproximativ 175 de mile, dar capătul de sud-est este un labirint complicat de canale – unele mai înguste de două mile – prin arhipelagul Riau şi Insulele Singapore. La fel ca în peninsulă, terenul muntos al Insulei Sumatra şi al coastei Insulei Java, la est, făcea ca agricultura şi consolidarea teritorială să fie dificile, iar de-a lungul văilor compacte ale rîurilor aveau tendinţa să se dezvolte state rivale. Comunicarea între aceste teritorii era destul de facilă pe mare, dar topografia făcea ca unificarea sau exercitarea directă a controlului asupra vecinilor de pe uscat să fie anevoioase. Autoritatea conducătoare depindea în mare parte de tratate şi ameninţări, mai degrabă decît de controlul teritorial şi forţa militară, manifestîndu-se prin fluxul tributului de la periferie către centrul regatului.

Apele din sud-estul Asiei sînt uneori cunoscute drept Mediterana Asiatică[2], denumire ce sugerează o unitate regională înşelătoare atît din punct de vedere geografic, cît şi cultural. Oamenii din arhipelagurile care cuprind Indonezia, Timorul de Est, Filipinele şi Malaysia de astăzi au origini comune şi vorbesc limbi înrudite; cu toate acestea, în timp ce Mediterana este o

mare practic închisă, doar partea de nord-vest a Mării Chinei de Sud este mărginită de un uscat continental, incluzînd Peninsula Malacca, Cambodgia, Thailanda, Vietnam şi China. Marea Chinei de Sud şi mările mai mici din estul Indoneziei au deschidere la Pacific şi sînt separate de Oceanul Indian la sud şi vest prin strîmtori care taie insulele sudice ale Indoneziei la intervale de cîteva zeci pînă la sute de mile. Insulele mediteraneene sînt în număr de cîteva sute, dar în Asia de Sud-Est sînt peste 26.000[3], din Sumatra în sud-vest pînă la Noua Guinee la est şi Taiwan şi Filipine la nord. Această împrăştiere a descurajat dezvoltarea unor unităţi politice comparabile cu cele din China, Asia de Sud, Orientul Apropiat sau bazinul mediteranean. Imperiile insulare au devenit posibile numai după ce fermierii şi navigatorii au făcut progrese semnificative în tehnologia agricolă şi nautică, începînd cu secolul al VII-lea e.n.

Un alt mod de a aborda complexitatea acestei regiuni este prin raportare la diversitatea sa lingvistică. Spaţiul maritim dintre Indonezia şi Japonia găzduieşte cinci familii de limbi – diviziuni lingvistice echivalente din punct de vedere genealogic cu familia de limbi indo-europene, care s-a răspîndit (întrepătrunsă de limbile afro-asiatice şi altaice) din India pînă în Irlanda. Limbile austroneziene[4] – 1.200 la număr – pot fi găsite în insulele din Asia de Sud-Est din Filipine pînă în Indonezia, în sudul Peninsulei Malacca şi în centrul Vietnamului. Limbile thai sînt vorbite[5] în nordul Peninsulei Malacca şi în Thailanda, iar cele austro-asiatice în Vietnam şi Cambodgia. Familia sino-tibetană include limbile chineze şi coreeana, în timp ce japoneza e o limbă singulară. Această situaţie implică existenţa unei multitudini de limbi individuale, ceea ce ridica probleme previzibile, după cum explica un prefect chinez din secolul al III-lea staţionat în Jiaozhi (nordul Vietnamului). „Cutumele nu sînt uniforme”[6], scria acesta referitor la reţeaua comercială dintre China şi Asia de Sud-Est, „iar limbile sînt reciproc neinteligibile, astfel încît e nevoie de mai mulţi interpreţi pentru a comunica”. De asemenea, regiunea nu a avut niciodată o lingua franca similară cu latina sau araba,

limbi răspîndite în Vest printre oamenii educaţi şi negustorii de aceeaşi religie.

Înţelegerea distribuţiei acestor limbi reprezintă o cale de a determina vechile tipare ale migraţiei în această regiune. Strămoşii vorbitorilor de limbi austroneziene proveneau din sudul Chinei şi, de-a lungul a zeci de mii de ani, s-au răspîndit către est şi sud în insulele din sud-estul Asiei, prin Taiwan şi Filipine. Primii austronezieni stabiliţi în sud-estul Asiei continentale au fost probabil insulari care au migrat, prin Filipine şi Borneo, la sfîrşitul mileniului al II-lea î.e.n. Cultura Sa Huynh a descendenţilor lor (numită după un sat de coastă din centrul Vietnamului) a apărut în jurul anului 600 î.e.n. şi a creat reţele comerciale de-a lungul şi de-a latul Asiei de Sud-Est continentale şi insulare, conectate pînă şi la India. Judecînd după distribuţia artefactelor găsite în perioada modernă, comerţul Sa Huynh nu a ajuns în nord mai departe de centrul Vietnamului, dincolo de care se află arealul culturii Dong-Son. Concentrată în valea Fluviului Roşu aproape de Hanoi, cultura Dong-Son, din secolul al VII-lea î.e.n. pînă în secolul I e.n., a aparţinut unei populaţii vorbitoare de limbi austro-asiatice ce migrase pe uscat din sudul Chinei. Conform unei tradiţii locale[7], ce reflectă amestecul acestei populaţii cu marinarii austronezieni, locuitorii din nordul Vietnamului erau descendenţii lui Lac Long Quan, un suveran care venea de pe mare, şi ai lui Au Co, soţia unui invadator chinez pe care acesta o răpise drept garanţie împotriva atacurilor din nord.

Cultura Dong-Son este probabil cel mai bine cunoscută pentru masivele tobe din bronz turnate prin metoda cerii pierdute[8]. Cîntărind pînă la 100 de kilograme şi atingînd un metru înălţime, peste 200 de tobe au fost găsite în Asia de Sud-Est, tocmai pînă în Insulele Banda. Orientarea maritimă a culturii Dong-Son reiese din subiectele marine reprezentate pe aceste tobe, precum şi din larga lor distribuţie. În sudul Vietnamului nu au fost găsite decît două tobe, iar în Borneo, Filipine sau nord-estul Indoneziei nu s-a găsit nici una, ceea ce sprijină ideea unei delimitări ferme între

popoarele vorbitoare de limbi austroneziene şi cele vorbitoare de limbi austro-asiatice. E dificil de spus dacă membrii culturii Sa Huynh au ales să nu facă schimburi comerciale[9] cu cei ai culturii Dong-Son sau le-au blocat acestora în mod activ calea către sud. Din situri funerare aflate în vestul Indoneziei şi sud-estul Asiei continentale au fost excavate tobe, însă este posibil ca acestea să fi fost aduse în Golful Thailandei din nordul Vietnamului pe calea comerţului fluvial, înainte să fie transportate prin reţelele de mică distanţă către sud şi est.

Statul chinez între secolele al VIII-lea şi al III-lea î.e.n.

Deşi vorbitorii de limbi austroneziene din Asia de Sud-Est îşi au originea în zona care este acum sudul Chinei, ambiţiile marinăreşti ale chinezilor din cîmpiile nordice au fost în primul rînd fluviale. Vechiul nucleu al culturii chineze se concentra pe marele arc al Fluviului Galben, pe teritoriul actualelor provincii Shanxi, Shaanxi şi Henan, la sud-vest de Beijing şi la 1.000 de kilometri de mare. Proximitatea acestei regiuni faţă de triburile nomade din Asia Centrală şi de Nord a făcut ca menţinerea integrităţii graniţelor continentale să constituie o prioritate. Locuite în principal de populaţii Yue orientate către agricultură sau navigaţie, provinciile costale muntoase din sudul Chinei – Zhejiang, Fujian şi Guangdong – erau relativ liniştite: expansiunea chineză din nord către aceste regiuni a reprezentat un proces gradual şi oportunist, orientat atît către controlarea comerţului cu bunuri tropicale exotice, cît şi către extinderea teritoriului. Tensiunea dintre nevoia de siguranţă şi căutarea de lucruri noi a complicat evoluţia relaţiei Chinei cu comerţul maritim. În timp ce majoritatea guvernărilor dinastice urmăreau izolarea ţării împotriva invaziilor din nord şi vest prin proiecte

precum construcţia Marelui Zid, chinezii se percepeau deopotrivă drept regatul din centrul lumii. Frontiera maritimă de la est şi sud era, în egală măsură, o graniţă permeabilă prin care puteau pătrunde idei străine şi o poartă prin care străinii puteau trimite bunuri comerciale ca tribut. Esenţa comerţului tributar era aceea că, în teorie, statul chinez producea sau creştea toate lucrurile de care avea nevoie, astfel încît comerţul extern îi era inutil. Bunurile dobîndite erau luate ca un simbol material al recunoaşterii supremaţiei chineze, în timp ce darurile oferite de chinezi constituiau o manifestare a bunăvoinţei împăratului. În mare, „tributul" era o ficţiune elaborată[10] menită să consolideze impresia curţii privind propria importanţă, în vreme ce China obişnuia să îşi cumpere pacea sau, mai ales în cazul ţărilor de peste mări, recunoaşterea. Pe parcursul istoriei, coastele Chinei au fost rareori privite ca o cale pentru atac.

În China, în diferite perioade, a existat o opoziţie oficială considerabilă faţă de expediţiile pe mare şi efectul colateral al acestora, consumul necumpătat de bunuri de lux, interesul pentru acestea fiind considerat nociv pentru securitatea, stabilitatea economică şi moralitatea imperiului, la fel ca în Roma. Acest lucru era adevărat mai ales atunci cînd tradiţionaliştii confucianişti se bucurau de atenţia împăratului. Cu accentul pe care îl puneau pe obligaţiile filiale şi credinţa lor într-o guvernare virtuoasă, paternalistă, confucianiştii aveau tendinţa să dispreţuiască negoţul. Viziunea lor esenţială se găseşte în două aforisme din *Analectele lui Confucius*, compilate în secolul morţii maestrului (479 î.e.n.): „Nobilul e obişnuit cu virtutea; omul de rînd e obişnuit cu profitul" şi „Cît timp părinţii tăi sînt în viaţă, nu călători departe. Dacă totuşi călătoreşti, ai grijă să ai o destinaţie statornică"[11]. Conform unei interpretări standard a celei din urmă prescripţii, trebuie să fii mereu disponibil pentru a-ţi ajuta sau, în cel mai rău caz, îngropa cum se cuvine părinţii. Absenţa din cauza comerţului şi incapacitatea de a-ţi îndeplini obligaţiile erau extrem de dezonorante.

Reprezentative pentru viziunea confucianistă sînt argumentele

dregătorului Chao Cuo care, în anii 170 î.e.n., a insistat ca împăratul să orienteze atenţia supuşilor săi asupra agriculturii şi creşterii viermilor de mătase, activităţi care ar lega oamenii de pământul şi familiile lor. Chao Cuo îi considera pe comercianţi vinovaţi de înavuţire, speculă, ostentaţie şi depăşirea propriei condiţii. El a stabilit că „un conducător luminat respectă cele «cinci grîne» şi dispreţuieşte aurul şi jadul”[12], capitalul de bază al comercianţilor care „călătoresc pretutindeni pe mare fără să sufere de foame sau frig”. Un asemenea dispreţ faţă de comercianţi nu era specific Chinei – ne putem imagina că Chao Cuo ar fi fost ascultat cu atenţie de un Tiberius sau un Pliniu, ori de activiştii împotriva globalizării de astăzi –, dar, ca oriunde altundeva, reflecta mai degrabă un ideal decît o realitate. Mai mult, în măsura în care politica oficială a respins sau a îmbrăţişat interacţiunea cu lumea de dincolo de frontierele Regatului de Mijloc, acţiunile Chinei au fost determinate mai degrabă de imperative strategice decît de predilecţii culturale.

Confucius şi-a făcut simţită influenţa în preajma începutului secolului al VI-lea î.e.n., cînd un număr de state ocupau zona care astăzi este regiunea central-nordică şi estică a Chinei. Cel mai timpuriu comerţ pe mare atestat între nordul şi sudul Chinei datează din secolele al VI-lea şi al V-lea î.e.n., cînd statul Qi (în provinciile Hebei şi Shandong) făcea comerţ cu bronz, fier şi mătase cu statele mai sudice Wu şi Yue. Pe lîngă negoţ, exista un grad ridicat de activitate militară maritimă. Sînt cunoscute aproximativ 25 de operaţiuni exclusiv sau parţial navale[13] care au avut loc între 549 şi 476 î.e.n., dintre care cea mai importantă, în 482 î.e.n., a fost o invazie a statului Yue asupra statului Wu, prevestind căderea celui din urmă un deceniu mai tîrziu. Statul Yue a fost învins de Chu (cu centrul în provincia Hebei) în 334 î.e.n., care la rîndul său a fost absorbit de scurta, dar extrem de influenta Dinastie Qin, primul imperiu chinez (221-206 î.e.n.).

Victoria definitivă a regatului Qin asupra statelor rivale şi ulterioara sa expansiune către sud i-au pus la dispoziţie un teritoriu cu o linie de coastă mai lungă decît cea a Chinei

moderne, din Coreea centrală pînă în nordul Vietnamului. Chiar şi aşa, activităţile maritime din perioada Qin s-au concentrat oficial asupra straniei misiuni taoiste de căutare a elixirului nemuririi. Shihuangdi, primul împărat Qin, a trimis două expediţii pentru a-i căuta pe nemuritori, despre care adepţii taoismului credeau că locuiesc pe o insulă în Golful Bohai (Chihli), încadrat de peninsulele Shandong şi Liaodong. La fel cum Nearchos nota că Alexandru cel Mare era reticent în privinţa navigării din India spre Golful Persic, tot aşa analele chinezeşti relatează: „Deoarece împăratul considera că, dacă ar pleca el însuşi pe mare, probabil nu ar avea succes, i-a ordonat cuiva să se îmbarce împreună cu un echipaj de băieţi şi fete, pentru a-i căuta (pe nemuritori)”[14]. Deşi au susţinut că au văzut insulele, vînturile contrare i-au împiedicat să ajungă la destinaţie şi s-au întors în China. O a doua expediţie de cîteva mii de oameni se spune că ar fi ajuns la insula japoneză Kyushu, ceea ce ar putea fi adevărat, după cum vom vedea. Însă, în timpul Dinastiilor Qin şi Han şi chiar şi mai tîrziu, comerţul naval chinez era concentrat pe Nanhai, sau Marea Chinei de Sud.

Cucerirea celor O Sută de Yue, 221-219 î.e.n.

În secolul al III-lea î.e.n., navigaţia în această zonă se afla în mîinile poporului Yue, sau al celor O Sută de Yue, văzut de chinezi drept un popor necivilizat, care ocupa regiunea de coastă dintre cursul inferior al fluviului Yangtze şi nordul Vietnamului. Întoarcerea Dinastiei Qin către sud a fost determinată de înclinaţia către expansiune teritorială şi comerţ, mai ales cu bunuri de lux şi exotice. În 221 î.e.n., Shihuangdi a trimis cinci armate, însumînd jumătate de milion de oameni, pentru a cuceri coastele provinciilor moderne Fujian, Guangdong şi Guangxi, precum şi nordul Vietnamului. Oricît era de formidabilă, această forţă s-a împotmolit în terenul dificil, unde era hărţuită de un inamic înşelător şi suferea din cauza liniilor de aprovizionare

inadecvate. Succesul a fost asigurat doar de construcţia canalului Lingqu, lung de cinci kilometri, o cale acvatică artificială a cărei importanţă a fost mult mai mare decît s-ar părea după lungimea sa.

La fel ca în alte părţi ale lumii antice, canalele chinezeşti serveau la irigaţie, transport şi, probabil mai presus de toate, la controlul inundaţiilor. Însă, datorită numărului, dimensiunii şi forţei fluviilor principale15, construcţia de canale şi navigaţia continentală au jucat un rol mai evident în dezvoltarea şi întreţinerea statului chinez decît în alte părţi. Yangtze (Chang Jiang) şi Fluviul Galben (Huang He) izvorăsc amîndouă din munţii Kunlun ai Platoului Tibetan, la altitudini de circa 6.100 de metri, dar urmează cursuri total diferite către mare2*. Curgînd paralel cu Mekongul în partea sa superioară, Yangtze se întoarce către sud în platoul Yunnan înainte de a coti spre nord-est. Mai jos de Chongqing, fluviul trece prin cheiuri muntoase unde, înainte de finalizarea Barajului celor Trei Defileuri în 2006, diferenţa dintre apele înalte din timpul sezonului inundaţiilor şi apele joase putea fi chiar şi de 60 de metri. Odată ieşit din munţi, Yangtze şerpuieşte mai lent printr-o cîmpie inundabilă largă şi trece de Nanjing în drum spre Shanghai, unde se varsă în Marea Chinei de Est. Fluviul Galben urmează un curs mai nordic în formă de „S” pînă în deşertul Ordos lîngă frontiera mongolă, înainte să se îndrepte spre sud. La aproximativ 150 de kilometri est de capitala Chang’an a regatului Qin coteşte brusc spre răsărit către Kaifeng, de unde se îndreaptă spre nord-est pentru a se vărsa în Bohai, între Peninsula Shandong şi Tianjin, astăzi portul oraşului Beijing. Cu toate că este mai scurt decît Yangtze şi udă o suprafaţă cît un sfert din a celui din urmă, Fluviul Galben este mult mai imprevizibil în cursul său inferior. Pe ultimii 700 de kilometri, fluviul este în genere mai înalt decît terenul care-l mărgineşte – la fel ca Mississippi cînd trece prin New Orleans –, ceea ce face din inundaţii o problemă constantă. Între secolele al XIII-lea şi al XIX-lea şi, din nou, între 1930 şi 1947, Fluviul Galben a ieşit din matcă, săpînd canale noi care se vărsau în Marea Galbenă la sud de

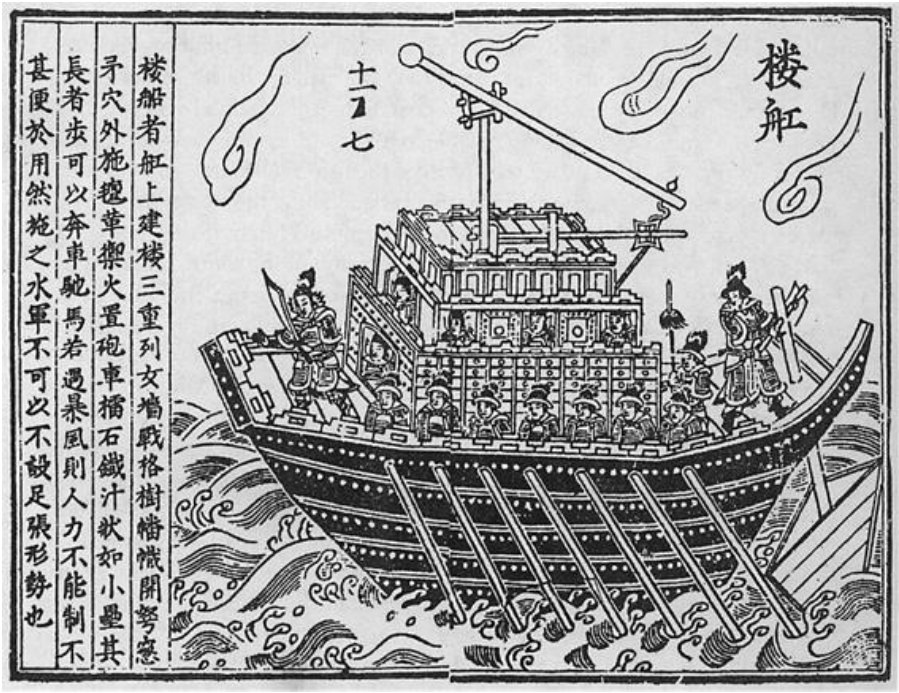
Peninsula Shandong. Din 1947, gura fluviului s-a format cu 250 de mile mai spre nord-est, la Golful Bohai.

Îmblînzirea acestor cursuri de apă turbulente (al treilea, respectiv al patrulea fluviu din lume ca lungime), alături de a nenumărate altele, a constituit o preocupare majoră de-a lungul istoriei Chinei, iar chinezii au devenit cei mai performanţi constructori de canale din lume. Expertiza în construirea canalelor pentru irigaţii şi controlul inundaţiilor a condus la dezvoltarea construcţiei de canale speciale pentru navigaţie, dintre care cel mai important lega lunca Fluviului Galben, unde se cultivau cereale şi mei, de cea a fluviului Yangtze, aflat aproape de limita nordică a plantaţiilor de orez. Cele mai vechi astfel de canale sînt datate nu mai tîrziu de secolul al IV-lea î.e.n. Canalele pentru irigaţii şi transport au ajutat la stabilizarea şi consolidarea imperiului – pe de o parte, prin asigurarea de recolte, iar pe de altă parte, dat fiind că acestea reprezentau principala formă de taxe, prin furnizarea unui mijloc de transport al recoltelor către capitală. În plus, canalele au facilitat expansiunea imperială prin înlesnirea transportului armatelor, lucru evident în campania Qin de cucerire a celor O Sută de Yue.

În 219 î.e.n., la doi ani după ce a început invazia sudului, Shihuangdi a trimis „o forţă armată în vase cu turnuri [*louchuan*], pentru a naviga spre sud şi a ataca cele o sută de triburi Yue, şi a comandat supervizorului [Shi] Lu să sape un canal pentru a transporta provizii către oameni, astfel încît să se poată pătrunde adînc în regiunea Yue”[16]. Localizat în provincia Guangxi, canalul Lingqu (Canalul Magic sau Miraculos) leagă rîul Xiang, care curge spre nord către Yangtze, de rîul Gui, un afluent al sistemului Fluviului Perlelor, care se varsă în Marea Chinei de Sud lîngă Guangzhou[3*]. În afară de săparea canalului Lingqu, Shi Lu a făcut îmbunătăţiri pe aproape 25 de kilometri din cursul superior al rîului Gui. Aceste schimbări relativ modeste au făcut posibilă deplasarea pe ape interioare din Guangzhou pînă în Chang’an, o distanţă de peste 2.000 de kilometri în linie dreaptă, „un canal de comunicaţie cu totul extraordinar”[17] pentru secolul al III-lea î.e.n.

sau pentru orice altă perioadă, oriunde în lume.

Campania Yue a durat zece ani, iar lupta şi privaţiunile s-au dovedit a fi aproape de neîndurat pentru chinezi, aceştia „spînzurîndu-se de copacii de la marginea drumului în număr atît de mare, încît de unde atîrna un cadavru putea fi văzut următorul”[18]. Sacrificiile individuale nu pot fi ignorate, dar canalul atestă abilitatea şi viziunea remarcabilă a inginerilor din perioada Qin, care, cu un efort colectiv minim, au creat o reţea continentală de căi navigabile ce conecta cel mai nordic sistem fluvial al ţării cu cel mai sudic. Un autor din secolul al XII-lea oferă o evaluare corectă a proiectului şi a celor responsabili de el: „Îndrăznesc să deplîng cruzimea şi suspiciunea lui Shihuangdi”[19], scria el. „Dar autoritatea sa despotică a avut puterea de a statornici apele pentru totdeauna, astfel încît vasele să poată naviga pe continent. Nenumărate generaţii s-au bazat pe acest canal. Dar meritul nu-i aparţine doar lui Shihuangdi – [Shi] Lu a fost şi el un erou – şi, datorită tuturor acestor lucruri, Canalul este numit «Magic».” Datorită subjugării populaţiilor Yue, facilitată de Canalul Lingqu (aflat încă în folosinţă după 2.200 de ani), printre chinezi se numărau acum şi oameni care „foloseau bărci drept căruţe şi vîsle drept cai”[20], o necesitate a comerţului cu sudul. Începînd din această perioadă, provinciile de pe coasta sudică vor rămîne principala deschidere a Chinei către Asia de Sud-Est şi mai departe.



*Vasul de luptă cu turn (*louchuan*) este atestat în sursele chinezeşti încă din secolul al III-lea î.e.n. Această gravură în lemn se găseşte într-o ediţie din secolul al XVI-lea a* Culegerii celor mai importante tehnici militare *(*Wu Ching Tsung Yao*) scrise în 1044, dar este probabil bazată pe desene mai vechi şi corespunde cu certitudine unor descrieri consemnate cu şi mai mult timp înainte.*

Shihuangdi a murit în 210 î.e.n. şi, cu toate că imperiul său nu a supravieţuit mult timp după aceasta, instituţiile de bază şi organizarea Dinastiei Qin au fost preluate de Dinastia Han, care a ieşit victorioasă din tulburările ulterioare dezmembrării imperiului şi a guvernat China timp de patru secole, din 202 î.e.n. pînă în 220 e.n.4*. Iniţial, China Dinastiei Han ocupa aproximativ acelaşi teritoriu ca pe timpul Dinastiei Qin, cu excepţia ţinutului populaţiilor Yue – unde regatul Nanyue, înfiinţat de un general rebel, a acceptat pînă la urmă supunerea faţă de Han. Acest acord benefic pentru ambele părţi a asigurat pentru Dinastia Han o frontieră sudică stabilă sub stăpînirea Chinei, ce garanta aprovizionarea constantă cu mărfuri exotice, precum „două jaduri albe, 1.000 de pene de pescărel albastru, zece coarne de rinocer [un afrodisiac apreciat], 500 de ghiocuri vărgate cu purpuriu, un vas cu insecte de culoarea scorţişoarei [o delicatesă

atunci cînd erau înmuiate în miere], 40 de perechi de pescărei vii şi două perechi de păuni”[21], schimbate pe fierul şi mătasea din nord. Piaţa acestor rarităţi sudice, unele originare din Nanyue, altele achiziţionate chiar de mai departe, s-a dezvoltat sub prospera conducere Han.

Cele mai importante porturi sudice erau capitala Guangzhou (pe atunci numită Panyu), „centrul negoţului cu perle – rotunde sau avînd alte forme –, coarne de rinocer, carapace de broască ţestoasă, fructe… şi materiale textile”[22]. La vest era Hepu, un punct important de pescuit perle în Golful Tonkin. Însă cele mai bogate dintre aceste domenii sudice erau prefecturile Jiaozhi, de-a lungul Fluviului Roşu, şi Jiuzhen, a căror cucerire a plasat pentru prima dată cultura Dong-Son din nordul Vietnamului pe orbita Chinei. Curtea regatului Nanyue a devenit din ce în ce mai favorabilă Dinastiei Han, însă, în 112 î.e.n., tînărul rege împreună cu o seamă de trimişi chinezi au fost masacraţi. Pregătind o invazie cu scop punitiv, împăratul Han Wudi a decretat o amnistie generală în întregul imperiu şi a ordonat ca deţinuţii astfel eliberaţi, „precum şi cei 100.000 de navigatori de pe vasele cu turnuri staţionate la sud de fluviile Huai He şi [Yangtze] să fie trimişi să-i atace”[23] pe cei din neamul Yue. După căderea oraşului Guangzhou, Han a împărţit teritoriile fostului regat Nanyue în prefecturi, incluzînd Nanhai şi Hepu în provinciile moderne Guangdong, respectiv Guangxi, iar Jiaozhi, Jiuzhen şi Rinan[24], în nordul Vietnamului. Cum principalul scop al ultimelor trei prefecturi menţionate era cel de a întreţine comerţul din sud, vietnamezilor li s-a oferit o autonomie considerabilă.

Jiaozhi şi Funan, secolul I î.e.n. – secolul al III-lea e.n.

Nu există scrieri contemporane despre comerţul din Jiaozhi în

secolul I î.e.n., dar lucrări ulterioare indică faptul că, nu mai tîrziu de moartea lui Han Wudi în 87 î.e.n., negustorii interacţionau deja regulat cu alte regate din Asia de Sud-Est şi India. *Istoria Dinastiei Han Timpurii* include informaţii despre statele între care existau raporturi comerciale, rutele urmate şi bunurile tranzacţionate, în special „perle lucitoare, sticlă, pietre rare şi mărfuri ciudate”[25] care erau schimbate pe „aur şi mătăsuri felurite”. Vasele care plecau din Hepu şi Rinan navigau aproape de continent, trecînd de gurile fluviului Chao Phraya aflate la sud de Bangkokul modern către porţiunea nordică a Peninsulei Malacca. Acolo, conform acestei surse, negustorii debarcau pentru a traversa istmul Kra, lat de 40 de kilometri, „într-o călătorie ceva mai lungă de zece zile, pe jos”. Cînd chinezii ajungeau la ţărmurile Golfului Bengal, „vasele comerciale ale barbarilor” îi transportau către Huangzhi, în genere considerat a fi Kanchipuram, capitala regatului Pallava din Tamil Nadu. Avînd în vedere toate acestea, o asemenea aventură putea dura „cîţiva ani”, cu condiţia ca navigatorii să fie cruţaţi de „primejdiile vînturilor şi valurilor şi de moartea prin înecare” sau de jafurile şi crimele „barbarilor” întîlniţi pe drum. *Analele* includ o descriere a unei alte călătorii către Huangzhi, desfăşurată în jurul anului 2 e.n., în perioada dintre Dinastiile Han Timpurie şi Han Tîrzie. Însoţiţi de un rinocer viu, trimişii s-au întors din Huangzhi în Rinan, prin Pizong, în doar zece luni. Dacă Pizong a fost corect identificată drept o insulă din sudul Peninsulei Malacca, atunci timpul mai scurt petrecut pe drum se poate explica prin faptul că navigatorii au traversat Marea Chinei de Sud în diagonală, o rută mai directă decît cea de-a lungul coastei, deşi asemenea trasee nu au fost atestate altminteri mai devreme de secolul al V-lea.

La sfîrşitul anilor 30 e.n., în Jiaozhi s-a răspîndit o revoltă condusă de surorile Trung Trac şi Trung Nhi[26]. După o campanie de trei ani, chinezii au împărţit Vietnamul în comanderii, unităţi provinciale supuse autorităţii civile şi militare. În timp ce vietnamezii doreau independenţa, determinarea statului Han de a-şi menţine stăpînirea în Vietnam era impusă de necesitatea

protejării comerţului sudic, şi nu de preocupări legate de securitatea teritorială. De fapt, situaţia în Jiaozhi a rămas[27] relativ calmă timp de aproape un secol după înfrîngerea surorilor Trung – însă oficialii chinezi şi aliaţii lor erau extrem de corupţi. Criza a apărut în 136, cînd populaţia *cham* din centrul Vietnamului a declanşat o revoltă în Rinan care s-a extins rapid în Jiaozhi. Problemele interne au făcut imposibilă realocarea resurselor către sud, astfel încît curtea Han a renunţat, prin negociere, la teritoriile controlate de rebeli. În ciuda acestor probleme, pe fondul declinului autorităţii Han Jiaozhi a scăpat cu bine şi a devenit, pînă la urmă, un loc de refugiu pentru mulţi nordici, cu multiple oportunităţi comerciale profitabile atît pentru negustorii autohtoni, cît şi pentru străini.

Statul care a beneficiat cel mai mult de expansiunea comerţului în timpul Dinastiei Han a fost Funan[28], care a înflorit între secolele al II-lea şi al VI-lea în bazinul inferior al Mekongului, aflat astăzi în zona sud-estului Vietnamului şi Cambodgiei. Propăşirea statului Funan a fost rezultatul atît al localizării sale la confluenţa musonilor, în locul unde Golful Thailandei întîlneşte Marea Chinei de Sud, cît şi al productivităţii sectorului său agricol. Comercianţii din nord puteau ajunge la portul Oc Eo dinspre vest în timpul unui muson, apoi puteau pleca de acolo către China în timpul musonului următor. Portul de pe Delta Mekongului îi putea găzdui timp de mai multe luni, deoarece Funan producea un surplus de orez şi alte alimente suficient pentru a-şi întreţine atît propria populaţie, cît şi comunităţile de negustori străini. Periodicitatea musonilor însemna, de asemenea, că negustorii indieni şi chinezi se aflau rareori simultan în Oc Eo, deoarece acelaşi vînt care îi aducea pe unii în Funan îi trimitea pe ceilalţi acasă. Numele Funan este cunoscut doar din scrierile chinezeşti, dar acestea arată că cea mai puternică influenţă străină în regiune venea din Asia de Sud. O legendă a întemeierii descrie cum o prinţesă indigenă numită Lin-ye a condus un atac asupra unui vas aflat în trecere, respins de pasageri şi echipaj. Ea s-a căsătorit ulterior cu unul din

pasageri, un brahman indian numit Kaundinya, iar împreună au moştenit conducerea statului Funan. Oricare ar fi adevărul, expansiunea teritorială ulterioară a Funanului era orientată către păstrarea şi dominarea comerţului către vest. La începutul secolului al III-lea, generalul Fan Shiman „a atacat şi a cucerit regatele învecinate. Toţi s-au recunoscut drept vasali ai săi… şi-a luat titlul de «Mare Rege al Funanului». Apoi a dispus construirea unor nave mari şi, traversînd marea imensă, a atacat mai mult de zece regate… inclusiv Dunsun”[29], un mic stat comercial aflat în nordul Peninsulei Malacca.

În jurul anului 250, regele din Wu, unul dintre regatele care s-au ridicat din cenuşa Dinastiei Han, i-a trimis pe solii Zhu Ying şi Kang Dai să afle tot ce se putea despre Funan şi comerţul vestic. Memoriile acestora oferă un portret eterogen al culturii pline de viaţă din această ţară. Trimişii au fost ofensaţi de nuditatea şi tatuajele oamenilor, dar au notat cu apreciere că aceştia „locuiesc în case, palate şi oraşe înconjurate de ziduri”[30]. Birocraţia şi economia din Funan erau dezvoltate: „Taxele se plătesc în aur, argint, perle şi parfumuri… Există registre şi depozite de arhive şi alte lucruri. Caracterele cu care scriu seamănă cu cele ale naţiei Hu”, un popor al cărui alfabet era de origine indiană. Influenţa indiană era vizibilă, iar cei doi soli au întîlnit un reprezentant al unui regat de pe subcontinent. Kang Dai notează faptul că erau disponibile bunuri provenite din Da Qin (Imperiul Roman), sosite prin porturile indiene, şi descrie unele aspecte ale comerţului dintre Peninsula Malacca şi India sau dintre India şi Imperiul Roman. O lucrare pierdută[31] a lui Kang Dai se pare că vorbea despre un negustor chinez care străbătea pe mare drumul dintre India şi China prin Asia de Sud-Est.

Rolul central avut de Funan în lanţul schimburilor Est-Vest poate fi remarcat din diversitatea bunurilor găsite pe teritoriile sale. Arheologii au identificat mai mult de 350 de situri riverane şi costale asociate cu portul Oc Eo, iar excavaţiile au scos la iveală artefacte din Asia de Sud-Est, China, India, Persia şi Marea Mediterană. Descoperirile cu originea cea mai îndepărtat vestică

includ o monedă şi două medalioane cu imaginea împăraţilor romani Antoninus Pius şi Marcus Aurelius, din secolul al II-lea. O lucrare chinezească din secolul al III-lea intitulată *Popoarele Vestului* vorbeşte cu deosebită atenţie despre Da Qin, care se poate referi fie la Roma propriu-zisă, fie la Imperiul Roman în genere, fie la provinciile asiatice ale imperiului. Această notă timpurie despre Drumul Mătăsii enumeră 63 de produse din Da Qin, de la aur, argint şi nestemate la tămîie, smirnă şi „12 tipuri de plante aromatice". O secţiune intitulată „Ruta maritimă către Da Qin"[32] explică faptul că, „pe vremuri, doar drumurile maritime [către Da Qin] erau luate în considerare, deoarece nu se ştia că există şi rute continentale". Acest lucru este în perfectă concordanţă cu accentul pus pe rutele maritime către est în sursele occidentale ale acelor vremuri. Mai mult, descoperirile din jurul Mării Java, centrul Thailandei şi Vietnam arată că absorbirea religiilor, principiilor formării statale şi artefactelor materiale străine în Funan a stimulat dezvoltări paralele pe întreg teritoriul Asiei de Sud-Est. În ciuda distanţelor mai mari, ruta maritimă probabil că nu era mai expusă pericolelor naturale decît Drumul Mătăsii din Asia Centrală, fiind totodată mai rapidă şi, foarte posibil, presărată cu mai puţine impozite, întrucît bunurile aflate la bord treceau prin mîinile a mai puţine autorităţi fiscale.

Cu patru secole înainte ca împăraţii bizantini Iustin şi Iustinian să apeleze la regatul Aksum pentru înlăturarea monopolului comercial sasanid de pe Oceanul Indian, chinezii au încercat să-i ocolească pe mijlocitorii parţi pentru a deschide calea comerţului direct cu Roma. Între 97 şi 101 e.n., un sol numit Gan Ying a traversat Asia către portul Charax Spasinu din Golful Persic (Tiaozhi, pentru chinezi), în speranţa de a se alătura unui vas care avea ca destinaţie un port roman de la Marea Roşie. Alertaţi probabil de intenţiile sale, parţii l-au descurajat pe Gan Ying, spunîndu-i că călătoria de trei luni putea dura doi ani şi că „toţi oamenii care merg pe mare îşi iau provizii pentru trei ani. Oceanul vast îi îndeamnă să se gîndească la ţara lor, să li se facă

dor de casă, iar unii dintre ei mor”[33]. Dintr-un motiv sau altul, Gan Ying şi-a abandonat planul. Chiar dacă ar fi realizat călătoria, este puţin probabil ca noua rută să fi modificat considerabil traseele deja existente ale comerţului, dat fiind faptul că iniţiativele similare întreprinse în Vest au avut la rîndul lor rezultate modeste.

Printre cele mai cunoscute astfel de călătorii sînt cele din 166, cînd, după *Istoria Dinastiei Han Tîrzii*, un negustor (sau mai mulţi) care pretindea a-l reprezenta pe împăratul roman a ajuns la curtea Han. Dezvoltînd subiectul relaţiei dintre cele trei mari puteri eurasiatice din secolul al III-lea, istoria oficială notează că romanii

> făceau comerţ pe mare cu Anxi [Parţia] şi Tian-zhu [India], cu un profit înzecit… Regii lor doreau mereu să trimită solii în China, dar Anxi dorea să continue cu ea negoţul de mătăsuri chinezeşti, şi acesta este motivul pentru care comunicarea le-a fost oprită. Situaţia a durat pînă în [166 e.n.], cînd regele Da Qin, An-tun [Marcus Aurelius Antoninus], a trimis o solie care, de la frontiera cu Rinan, oferea fildeş, coarne de rinocer şi carapace de broască ţestoasă[34].

De fapt, este posibil ca solia să fi fost o înşelătorie. Fildeşii, coarnele de rinocer şi carapacele de broască ţestoasă nu erau de provenienţă occidentală, fiind disponibile în mod curent în Asia de Sud-Est. După toate probabilităţile, aşa cum sugerează pînă şi autorul analelor, acei oameni erau simpli negustori care pretindeau a fi reprezentanţi ai Romei imperiale pentru a-şi îmbunătăţi poziţia. Nu există nici un indiciu că minciuna lor a fost descoperită la momentul respectiv, însă pînă şi cunoştinţele despre Vest ale unui impostor ar fi prezentat un interes mai mult decît pasager pentru oficialii chinezi.

China şi Asia de Sud-Est între secolele al III-lea şi al VI-lea

Dinastia Han a luat sfîrşit la începutul secolului al III-lea, sub

presiunea venită de la Xiongnu, un popor nomad cu care Han s-a luptat încă din secolul I, iar China a intrat într-o perioadă de 370 de ani caracterizată prin militarism şi state mărunte cu viaţă scurtă. În deceniile sale finale, Dinastia Han se afla sub controlul efectiv al generalului Cao Cao, care a încercat fără succes să menţină integritatea imperiului. Momentul decisiv a fost Bătălia de la Stîncile Roşii[35], una dintre cele mai romantizate bătălii din istoria Chinei. Desfăşurată în decembrie 208 pe cursul mijlociu al Fluviului Yangtze, lîngă Wulinul modern, bătălia s-a desfăşurat între forţele lui Cao Cao, alcătuite dintr-o flotă de vase fluviale şi aproape 200.000 de soldaţi, şi forţele aliate ale lui Sun Quan şi Liu Bei, viitorii conducători ai regatelor Wu şi, respectiv, Shu Han. Cao Cao a fost învins, iar 12 ani mai tîrziu China era împărţită între regatul Wei, fondat de fiul lui Cao Cao, avînd capitala la Luoyang pe Fluviul Galben; Dinastia Shu Han întemeiată de Liu Bei (înlocuită de Dinastia Jin Occidentală în 265), pe valea cursului superior al fluviului Yangtze, către sud-vest; şi Dinastia Wu fondată de Sun Quan, la est, avînd capitala la Jiankang (Nanjing) pe cursul inferior al lui Yangtze. Deoarece statele Wei şi Shu Han blocau accesul regatului Wu către Asia Centrală, o sursă nepreţuită de cai, regii din Wu au recurs la comerţul maritim pentru a le ocoli teritoriile. Wu a invadat Jiaozhi pentru a-şi asigura comerţul tradiţional cu produse exotice tropicale, dar şi pentru că valea Fluviului Roşu oferea acces la păşunile de cai[36] de pe Platoul Yunnan. Conducătorii din Wu căutau să facă negoţ şi să obţină recunoaştere de la liderii mai îndepărtaţi, ca mijloc de validare a legitimităţii lor de Fii ai Cerului. Linyi – un regat înfiinţat în 192 la frontiera de sud a provinciei Jiaozhi –, Funan şi Tang-Ming, în Cambodgia, au răspuns trimiţînd la rîndul lor emisari. De importanţă mai directă pentru viitorul comerţului maritim chinez a fost încurajarea de către Wu a procesului de sinizare la sud de Yangtze – regiune aflată iniţial în afara nucleului culturii chineze –, ceea ce a iniţiat un proces lung de cîteva secole care a netezit calea pentru un aflux masiv de chinezi din nord forţaţi să migreze către sud în timpul tulburărilor din

secolele al V-lea şi al VI-lea.

Poziţia regatului Wu a fost mereu precară, în jurul anului 250 fiind aproape permanent în război pentru apărarea frontierelor continentale. Profitînd de preocupările suveranilor nordici, Jiaozhi s-a răsculat, instigat de regii din Linyi, Funan şi, în cele din urmă, Jinul Occidental. Pentru a evita tulburările din Jiaozhi, vasele comerciale din Nanhai au început să ocolească nordul Vietnamului şi să navigheze direct către Guangzhou. Cu toate că se afla fără discuţie sub stăpînire chineză, zona era departe de capitală, fiind un loc „unde nu caută să fie numiţi decît funcţionarii săraci, care nu pot fi independenţi altfel”[37]. Avantajul delegării într-un port dependent de bunuri exotice, departe de ochii birocraţilor imperiali, era corupţia facilă şi foarte profitabilă. Spre sfîrşitul secolului al IV-lea, Guangzhou îşi cîştigase infama notorietate de „loc al bunurilor ciudate şi preţioase, din care o desagă putea hrăni mai multe generaţii”, dacă exista disponibilitatea de a accepta mita oferită de comercianţi pentru a grăbi manipularea bunurilor, disponibilitate existentă, din cîte se pare, la majoritatea guvernatorilor. Jiaozhi şi-a recuperat în cele din urmă comerţul, dar ridicarea oraşului Guangzhou la rangul de unul dintre porturile principale ale Chinei datează din această perioadă.

Înfrîngerea suferită de Wu şi consolidarea puterii Jin în 280 au dat avînt comerţului sudic, deoarece cumpărătorii şi vînzătorii s-au grăbit să compenseze lungii ani pe care China de nord îi petrecuse fără acces la bunurile de lux meridionale. Dar, în timp ce sfîrşitul secolului promitea expansiunea comerţului din Nanhai, între 304 şi 316 Xiongnu a acaparat cea mai mare parte a nordului Chinei, iar curtea Jin s-a mutat din Luoyang în Nanjing. Ascensiunea conducătorilor chinezi care nu ţineau de Dinastia Han a condus la refugierea a poate un milion de oameni din nord[38], ceea ce a rezultat în prima pătrundere masivă a chinezilor în sudul locuit de Yue, aceştia aducînd cu ei instituţiile politice şi culturale de bază, inclusiv limba şi formele de guvernare. Acum, pentru prima oară[39], comerţul extern al Chinei

pare să se fi desfăşurat preponderent pe mare.

Aceşti nou-veniţi au concurat între ei pentru supremaţie, iar în Jiaozhi s-au opus autohtonilor şi comercianţilor străini. Pe termen scurt, instabilitatea a dus la creşterea taxelor şi a corupţiei printre funcţionarii a căror lăcomie nu făcuse decît să se mărească de-a lungul sutei de ani de cînd Guangzhou era descris drept o slujbă bănoasă pentru administratorii sărăciţi. La începutul secolului al IV-lea, vameşii din Jiaozhi şi Rinan percepeau în mod curent taxe între 20% şi 30% pentru importuri; un prefect a devenit notoriu pentru subevaluarea bunurilor cu mai mult de jumătate, intimidînd apoi negustorii jigniţi „cu vasele sale şi tobele de război. Din această cauză, diversele ţări [din care proveneau negustorii] erau mînioase”[40]. Mai tîrziu, o vorbă celebră spunea că „guvernatorul din Guangzhou nu trebuie decît să treacă o dată pe sub porţile oraşului pentru a se îmbogăţi cu 30 de milioane de şiraguri de *cash*[5*]”[41]. Guvernarea Jin nu exercita vreun control semnificativ asupra reprezentanţilor din Guangzhou, însă, deşi corupţia avea un preţ ridicat pentru rezervele imperiale, negustorii din Linyi îndurau pierderile cele mai directe. După ce abordările diplomatice la curtea Jin au eşuat, Linyi a invadat Jiaozhi. În următorii 70 de ani, chinezii au ajuns să-i privească pe cei din Linyi drept piraţi, ceea ce e posibil să fi şi devenit, în lipsa oportunităţilor pentru un comerţ mai cinstit. Între anii 421 şi 446 aceştia au trimis însă şase misiuni către Dinastia Liu Song (succesoarea Dinastiei Jin Orientale) şi se spune că, în anul 445, au oferit ca tribut 10.000 *jin* (6.000 de kilograme) de aur, 100.000 de argint şi 300.000 de cupru. Cu toate acestea, Liu Song a lansat o campanie brutală în timpul căreia se relatează că chinezii i-au executat pe toţi cei aflaţi în portul Linyi de la Khu-tuc, după care au prădat cantităţi inestimabile de aur din palatele capitalei[42] şi templele budiste.

Situaţia politică din sudul Chinei şi împrejurimi a rămas haotică, dar au existat perioade de stabilitate şi chiar de prosperitate, care s-au reflectat în intensificarea comerţului pe mare. În timpul secolului al IV-lea, curtea Jin a primit doar trei

misiuni din sud, toate din Linyi; dar, între 421 şi începutul Dinastiei Sui din 589, 64 de misiuni comerciale[43] au sosit din diferite regate ale Asiei de Sud-Est – tot atîtea cîte urmau să vină în timpul celor trei secole ale prosperei Dinastii Tang. Totuşi, Linyi nu şi-a revenit niciodată după spolierea din 446, iar Funan a intrat de asemenea într-un declin inexorabil. Aceste schimbări au avut mai puţină legătură cu politica şi corupţia chineză, fiind determinate mai degrabă de redirecţionarea comerţului la distanţă din Asia de Sud-Est: abandonarea traseului de coastă dintre Peninsula Malacca şi Funan, în favoarea traversării în larg a Mării Chinei de Sud, între Strîmtoarea Malacca şi sudul Vietnamului sau China.

Faxian şi drumul prin Strîmtoarea Malacca în secolul al V-lea

Cu toate că e posibil ca unele nave să fi urmat această rută directă pentru a străbate Marea Chinei de Sud chiar din secolul I, dacă nu şi mai devreme, nu astfel se desfăşura de regulă comerţul la mare distanţă. Prima persoană care a scris despre o rută maritimă directă, clar identificabilă ca atare, a fost călugărul budist Faxian, care, după o şedere îndelungată în India (unde ajunsese pe uscat din China) şi Sri Lanka, s-a întors acasă pe mare, în 413-414. Întîmplările nefericite din timpul călătoriei ocupă mare parte din ultimul volum al jurnalului său, care conţine informaţii despre ruta urmată, practicile marinăreşti, felul în care marinarii acţionau atunci cînd se confruntau cu o situaţie periculoasă şi superstiţiile călătorilor. Drumul lui Faxian s-a desfăşurat în două etape, separate printr-o şedere de cinci luni pe o insulă din Asia de Sud-Est. Cele două nave cu care a călătorit aveau fiecare la bord mai bine de 200 de oameni, dar Faxian nu merge mai departe cu descrierea lor, notînd doar că, din Sri Lanka pînă la

Yepodi (posibil Borneo sau Java), corabia sa a remorcat un vas mai mic, util „în cazul unor accidente pe mare şi al distrugerii vasului mare”[44]. Era o măsură de prevedere insuficientă, avînd în vedere numărul de vieţi care erau în joc, iar cînd năpasta a lovit, se pare că echipajul a simţit că siguranţa sa are prioritate faţă de cea a pasagerilor. (Ideea că ofiţerii şi echipajul unei nave trebuie să se sacrifice în favoarea pasagerilor în cazul unui naufragiu este recentă.) În timpul unei furtuni, „negustorii au dorit să urce la bordul navei mai mici; dar cei deja îmbarcaţi, temîndu-se că se vor scufunda cu prea mulţi oameni la bord, au tăiat repede frînghia de tracţiune”. Oamenii rămaşi pe vasul mai mare au început să uşureze nava aruncîndu-şi bunurile peste bord, însă Faxian nu s-a despărţit de cărţile şi obiectele sale de cult. Soarta vasului mai mic nu este cunoscută, dar, după 13 zile, vasul avariat al lui Faxian a ajuns pe o insulă, probabil dintr-unul din arhipelagurile Andaman sau Nicobar, în zona estică a Golfului Bengal, unde echipajul a reparat spărtura din coca înainte de a porni din nou pe mare. În mod normal, căpitanul ar fi navigat „observînd soarele, luna şi constelaţiile”, dar cerul acoperit l-a obligat să călătorească de-a lungul coastei Peninsulei Malacca, în ciuda faptului că avansau mai încet, iar riscul de a întîlni piraţi era mai mare. După trei luni, „au ajuns într-o ţară numită [Yepodi], unde înfloreau ereziile şi brahmanismul, în timp ce credinţa lui Buddha era într-o stare deplorabilă”. În mai 414, Faxian s-a urcat pe alt vas, care pleca spre Guangzhou la începutul perioadei musonului de sud-vest. Călătoria ar fi trebuit să dureze „exact 50 de zile”, însă după o lună s-au confruntat cu furtuni care au durat mai multe săptămîni, timp în care „cerul era în permanenţă acoperit, iar căpitanul a pierdut direcţia” şi nu a mai putut să găsească un ţărm cunoscut. Vasul a deviat de la curs şi este posibil să fi trecut prin Strîmtoarea Luzon dintre Taiwan şi Filipine, ajungînd în Marea Filipinelor, pînă cînd căpitanul a schimbat direcţia spre nord-vest, aducînd într-un final vasul la ţărm pe Peninsula Shandong, cu 1.300 de mile mai la nord de destinaţia stabilită.

Dacă budismul lui Faxian a trecut neremarcat în Golful Bengal, tovarăşii săi de drum din Yepodi i-au învinovăţit credinţa pentru necazurile lor: „Faptul că-l avem pe acest călugăr budist la bord ne-a făcut numai rău, aducînd nenorocirea asupra noastră”, au spus ei. „Ar trebui să-l lăsăm pe călugărul ăsta cerşetor pe vreo insulă; nu-i drept să ne primejduim toţi vieţile pentru un singur om.” Faxian a fost cruţat doar pentru că unul dintre membrii echipajului a ameninţat că-i va raporta pe defăimători împăratului, „care este”, le-a amintit el tovarăşilor de drum, „un susţinător devotat al credinţei budiste şi-i respectă pe călugării cerşetori”. Este posibil ca negustorii care dădeau vina pe religia lui Faxian pentru problemele lor să fi fost din Asia de Sud-Est, deoarece Faxian nu pomeneşte negustorii chinezi decît tangenţial, cînd menţionează că unii dintre tovarăşii săi de drum se întorceau acasă în Guangzhou. Tăcerea sa şi a altor surse contemporane în ce priveşte acest subiect sugerează faptul că se poate vorbi prea puţin de o implicare directă a chinezilor în comerţul din Nanhai sau măcar că majoritatea proprietarilor de nave erau malaysieni, indieni, de etnie *cham* sau originari din Funan. Dacă lucrurile vor fi stat într-adevăr astfel, asta se poate să se fi întîmplat deoarece chinezii considerau că respectiva rută comercială era prea riscantă sau deoarece traversarea directă a Mării Chinei de Sud era un traseu relativ nou, deşi menţiunea lui Faxian cum că traversarea ar fi trebuit să dureze „exact 50 de zile” arată că ruta era deja bine stabilită.

Un motiv pentru deschiderea rutei mai directe prin Strîmtoarea Malacca ar fi putut fi legat de răspîndirea budismului în Asia de Sud-Est şi China şi, astfel, de importanţa sporită pe care chinezii o acordau menţinerii căilor de comunicaţie cu marile centre ale învăţăturii budiste din Sri Lanka şi nordul Indiei. Misionarii introduseseră budismul în China pe Drumul Mătăsii în secolul I î.e.n., dar religia nu a început să prindă rădăcini decît după 300 de ani, cam în acelaşi timp în care învăţaţii budişti au ajuns în Jiaozhi. În secolul al III-lea, negustorii şi misionarii au deschis calea maritimă pentru transmiterea budismului în China.

Printre cei mai importanţi dintre aceştia a fost Kang Senghui[45], fiul unui negustor din Sogdiana (Uzbekistanul de astăzi), care a ajuns în China prin India şi Jiaozhi şi l-a convertit la budism pe regele din Wu.

Adoptarea noii religii în China a dus la schimbări atît în natura, cît şi în anvergura negoţului maritim pe distanţe lungi. Negustorii continuau să tranzacţioneze articole de lux, însă acum erau la mare căutare atît artefactele religioase, de la relicve la tămîie, cît şi învăţaţii şi traducătorii, care călătoreau pe urmele lui Faxian. Misiunile din Sri Lanka[46] au început să ajungă în China în anul 405. Pe coasta răsăriteană a Peninsulei Malacca, la sud de istmul Kra, Panpan a ajuns să fie cunoscut în special pentru stocul său de artefacte religioase şi articole ritualice. În Asia de Est şi Sud-Est, la fel ca în India, calităţile ecumenice ale budismului l-au făcut accesibil tuturor, nu doar elitelor bogate. Aceasta le-a oferit negustorilor o paletă mai largă de consumatori pe care puteau să îi satisfacă şi care la rîndul lor au contribuit la creşterea profiturilor negustorilor şi a dezirabilităţii implicării în comerţ. Istoria oficială a Dinastiei Liu Song descrie rolul material şi spiritual al drumurilor maritime spre India, Persia şi Imperiul Bizantin, notînd că navele aduc „produse de preţ de pe mare şi din munţi. Precum şi doctrina devoţiunii pentru stăpînul lumii [Buddha]. Astfel, un şir întreg de vase mai mari sau mai mici iau drumul mării, iar negustorii şi misiţii se adună ca să-şi facă schimburile”[47]. În plus, zonele de la extremităţile comerţului dintre est şi vest nu erau singurele care beneficiau de acest trafic în creştere. Deşi a contribuit la decăderea Funanului şi a altor organizări statale de pe coastă, incapabile să compenseze pierderea comerţului, deschiderea rutei care traversa Marea Chinei de Sud a creat şi noi oportunităţi. Astfel, un rege din Kantoli (în Peninsula Malacca sau în Sumatra) visa că poporul său „va deveni bogat şi fericit, iar negustorii şi călătorii vor fi de o sută de ori mai numeroşi”[48], dacă ar iniţia comerţul cu China.

În China, budismul a ajuns[49] la cea mai înaltă recunoaştere în timpul domniei împăratului Sui Gaozu, fondator al Dinastiei Sui (589-618), al cărui geniu a constat în înţelegerea faptului că unificarea naţională nu depindea doar de puterea militară, ci şi de coeziunea culturală şi de sistemul comunicaţiilor interne, cu toate că acesta din urmă putea sprijini şi ambiţiile militare. Un om atît practic, cît şi foarte credincios, Gaozu a folosit budismul în scopul unificării Chinei, pentru prima oară în aproape patru secole, construind temple, subvenţionînd mănăstiri şi căutînd confirmări ale propriei sale cîrmuiri în învăţăturile budiste. Spre finalul secolului, budismul devenise, din toate punctele de vedere, religia de stat, deşi taoiştii primeau la rîndul lor o formă de sprijin guvernamental, iar printre consilierii lui Gaozu se numărau de asemenea mulţi adepţi stricţi ai confucianismului. În timp ce încuraja această renaştere spirituală, Gaozu urmărea să reînnoiască infrastructura ţării, iar în 584 i-a ordonat inginerului său principal, Yuwen Kai, să construiască o nouă capitală la Chang'an şi să refacă un canal vechi de 700 de ani care unea capitala – aflată pe rîul Wei, cu apele sale mici şi capricioase – cu Fluviul Galben. Noua cale de navigaţie a primit denumirea Guangdong Qu, Canalul Accesului Extins. În timpul executării acestei lucrări, Gaozu îşi întocmea deja planurile pentru cucerirea statului Chen, ultima dintre dinastiile sudice independente, care a căzut în 589 în urma unei campanii atent organizate de-a lungul fluviului Yangtze[50], aflat la graniţa sa nordică. Forţele lui Gaozu includeau două flote construite pe văile fluviilor Han şi Yangtze şi pe coastă, la sud de Peninsula Shandong. Împotriva lor erau aliniate vasele cu cinci punţi ale Dinastiei Chen „Azur" şi „Dragonul Galben", fiecare transportînd cîte 800 de oameni, dintre care o mare parte înarmaţi cu arbalete. În timpul ostilităţilor, comandantul Sui a evitat cu prudenţă o luptă în defileul fluviului Yangtze, unde oamenii săi s-ar fi aflat în

dezavantaj, şi a înfrînt apărarea inamică dinspre uscat.

La fel ca tatăl său, fiul şi succesorul lui Gaozu, Sui Yangdi, era energic, sever şi devotat religiei budiste. Criticii săi confucianişti l-au socotit extravagant pentru faptul că a construit o a doua capitală la Luoyang şi o reţea întinsă de canale[51]. Aceasta din urmă a necesitat corvoada a milioane de bărbaţi şi femei, dar a avut drept efect incontestabil consolidarea legăturilor interne ale proaspăt reunificatei ţări. Canalele Sui făceau legătura dintre oraşul Chang'an şi, la nord, zona Beijingului de astăzi, iar la sud, Hangzhou. Porţiunea nordică era cea mai lungă, acoperind aproximativ 1.350 de kilometri. Către sud, canalele cu cel mai intens trafic din timpul dinastiilor Sui şi Tang erau canalul Bian, care pornea de la Fluviul Galben, în apropiere de Kaifeng, şi mergea spre sud-est, către fluviul Huai He şi Marele Canal; şi Marele Canal însuşi, care continua spre sud pînă la Yangzhou, traversa fluviul Yangtze, apoi şerpuia încă 435 de kilometri spre sud pînă la Hangzhou.

Pentru a sărbători deschiderea căii navale îmbunătăţite dintre Luoyang şi Yangzhou, Yangdi a condus o procesiune somptuoasă de „bărci dragon, vase phoenix, vase de război de tip «Dragonul Galben», crucişătoare roşii, transportoare cu mai multe punţi, vase mai mici din şipci de bambus. Barcagii tocmiţi de pe toate drumurile de apă… trăgeau vasele cu funii de mătase verde, în procesiunea imperială către Yangzhou… Bărcile veneau una după alta, pupă în provă, pe mai bine de 200 de leghe [100 de kilometri]"[52]. Suveranii Sui s-au dovedit a fi mai pricepuţi la construirea canalelor decît la conducerea ţării. Dinastia lor a supravieţuit mai puţin de 40 de ani, însă la mai bine de 500 de ani după Yangdi, cînd curtea Song a fost forţată să se mute la Hangzhou (căruia i-au schimbat numele în Lin'an), poetul şi omul de stat Lu You a scris: „Singurul motiv pentru care Curtea noastră Imperială poate rămîne acum la [Lin'an] este că avem acest canal. Atît [canalul] Bian, cît şi acesta au fost construite de Dinastia Sui şi sînt de folos Dinastiei noastre Song. Să fie oare vorba de predestinare?"[53].

Împăraţii Sui au încercat să recreeze China epocii Han, consolidînd controlul asupra teritoriului imperial şi redefinind relaţiile Regatului de Mijloc cu statele mai puţin însemnate aflate la sau dincolo de periferia culturii chineze. Cu toate că atît Jiaozhi, cît şi Linyi recunoscuseră iniţial suzeranitatea Sui şi trimiseseră emisari la noul împărat, în 601 Jiaozhi şi-a declarat independenţa. Chinezii au răspuns hotărît, dar în loc să invadeze Jiaozhi pe ruta tradiţională care traversa provinciile Guangdong şi Guangxi, armatele Sui au înaintat pe platoul Yunnan şi au atacat dinspre vest, pe Fluviul Roşu. După ce Jiaozhi a capitulat, Dinastia a însărcinat un guvernator provincial cu supravegherea negoţului maritim şi controlarea „barbarilor din toate regatele de la sud de mare... care sosesc în bărci, după ce străbat distanţe neştiute... aducînd bunuri pe drumul Jiaozhiului”[54]. Mai departe, în 607, Dinastia Sui a numit în regim de reciprocitate ambasadori în state din Asia de Sud-Est. Însă nu a beneficiat de pe urma acestor iniţiative productive, parţial din cauza dezastruoaselor campanii militare pe care le-a purtat în Peninsula Coreea.

Asia de Nord-Est

Relaţiile Chinei şi ale locuitorilor săi cu popoarele Asiei de Nord-Est au avut o istorie lungă şi complexă. Cu toate că regiunea amintită nu a interacţionat decît indirect cu zonele aflate în vestul şi sudul Chinei, Regatul de Mijloc s-a dovedit a fi mai puţin o zonă-tampon şi mai mult un filtru prin care circulau idei şi instituţii străine venite dinspre cele mai îndepărtate colţuri ale Eurasiei. Arhipelagul japonez a început să fie locuit acum aproximativ 30.000 de ani. Deşi unii locuitori au ajuns în insula nordică Hokkaido prin Peninsula Kamceatka şi Insulele Kurile, mai importantă a fost ruta care traversa Strîmtoarea Coreei pînă la insulele Kyushu şi Honshu. Influenţele continentale au devenit deosebit de pronunţate din secolul al IV-lea î.e.n., cînd interesul

statelor chineze pentru Peninsula Coreea a început să se manifeste din ce în ce mai activ. În această perioadă, statul Yan din nord (cu capitala mai jos de Beijingul modern) a invadat statul peninsular Gojoseon (Vechiul Joseon), care ocupa zona dintre Phenian şi Seul. Cei care s-au refugiat în urma acestui atac au înaintat către sudul peninsulei şi au traversat Strîmtoarea Coreei, migraţie care pare să fi catalizat tranziţia Japoniei de la civilizaţia Jomon, de vînători-culegători, la mai sedentara şi tehnologic superioara civilizaţie Yayoi. Este posibil ca vechea poveste conform căreia pe Kyushu s-ar fi stabilit membrii unei expediţii trimise de împăratul Qin în căutarea elixirului taoist al nemuririi să evoce exodul din Peninsula Coreea spre Japonia. În această etapă, civilizaţia Yayoi pare să fi absorbit o serie de tehnici chinezeşti practicate deja în Coreea, printre care metalurgia şi cultivarea cîmpurilor de orez. Spre deosebire de China şi Coreea, Japonia a trecut de la Neolitic direct la Epoca fierului, adoptînd simultan tehnologii de prelucrare a bronzului şi a fierului[55] importate în secolul al III-lea î.e.n.

În anii 180 î.e.n., un rebel din Yan, pe nume Wiman, a luat în stăpînire tronul din Gojoseon şi a blocat negoţul dintre statele mai mici din sudul Coreei şi China. Împăraţii Han au tolerat această situaţie pînă în 109 î.e.n., cînd au cucerit statul Gojoseon şi au împărţit peninsula în trei comanderii – singura dată cînd chinezii au reuşit să-şi impună prezenţa colonială deplină în Coreea. Aceste comanderii s-au dezvoltat ulterior în regatele Goguryeo (Koguryo), Baekje (Paekche) şi Silla. Paekche ocupa sud-vestul Peninsulei Coreea şi avea funcţia de intermediar între China şi Japonia. Silla, în sud-est, făcea la rîndul său comerţ cu Japonia. Centrul regatului Goguryeo se întindea de o parte şi de alta a fluviului Yalu. În ciuda apropierii sale de Regatul de Mijloc, Goguryeo a început abia în secolul al IV-lea să adopte formele de guvernare, dreptul, scrierea şi budismul din China. În secolul al V-lea, Goguryeo anexa Peninsula Liaodong şi estul Manciuriei, devenind puterea dominantă din Peninsula Coreea, cu Silla în rol de aliat. Temîndu-se de această expansiune, Paekche a recrutat

soldaţi din statul japonez Yamato, care apăruse cu un secol în urmă pe cîmpiile Insulei Honshu, probabil sub influenţa regatului Paekche însuşi.

Sursele chineze nu conţin decît puţine referinţe la Japonia pînă tîrziu în era noastră. Se ştie însă că, în secolul I î.e.n., o misiune japoneză a ajuns la o comanderie chineză din nordul Coreei şi că, atunci cînd o misiune similară a ajuns la curtea Han în 57 e.n., împăratul i-a trimis regelui din Wa (cum era numită Japonia) un sigiliu din aur inscripţionat. Pînă în secolul al III-lea chinezii par să-şi fi format o imagine clară asupra oamenilor, guvernării şi obiceiurilor din „insulele muntoase aflate în mijlocul oceanului, la sud-est”[56] de Peninsula Coreea. Printre cele mai bizare practici consemnate se număra obiceiul japonez de a angaja practicanţii abstinenţei rituale pentru asigurarea protecţiei în întreprinderile dificile precum călătoriile pe mare.

> Cînd traversează marea ca să ajungă în China, aleg întotdeauna un bărbat care nu-şi piaptănă părul, nu se curăţă de purici, care-şi poartă hainele pline de noroi, nu pune gura pe carne şi nu doarme cu femei. Acesta se poartă ca un bocitor şi este numit „păstrător al tabuurilor” [literal, „bărbatul cu moartea îndoliată”]. Dacă drumul se încheie cu bine, toată lumea îi împarte cu dărnicie sclavi şi comori. Dacă cineva se îmbolnăveşte sau dacă se întîmplă vreo nenorocire, îl omoară pe loc, spunînd că nu a respectat tabuurile îndeajuns de atent.

Oamenii pot plasa foarte repede necazurile de la bordul unui vas în cîrca străinilor – a celor de alt neam sau a adepţilor unei religii compromiţătoare, precum Faxian sau biblicul Iona –, însă dacă această relatare este corectă, practica îmbarcării unui ţap ispăşitor ritualic pentru a asigura traversarea cu succes a mărilor pare să aparţină în exclusivitate tradiţiei japoneze.

În perioada Yamoto, între China şi Japonia contactele directe erau rare, însă oamenii, mărfurile, elementele culturale şi religioase circulau în număr considerabil prin Coreea, care purta adînc amprenta culturii chineze. Relaţiile dintre Yamato şi regatele coreene erau mai intense. După ce trimişi din Silla au distrus în mod accidental o flotă japoneză în anul 300, regatul a trimis constructori de nave în Yamato pentru a construi vasele care să o înlocuiască[57]. Un secol mai tîrziu, Goguryeo înfrîngea o

invazie din Yamato[58] în peninsulă, japonezii intenţionînd, probabil, să zădărnicească expansiunea regatului Silla în detrimentul aliatului lor Paekche, unde negustorii japonezi se adunau în Mimana, lîngă oraşul Busan (Pusan) din zilele noastre. Chinezii au refuzat cererea regelui japonez de a fi numit comandant suprem al unei invazii împotriva regatului Goguryeo şi, în 512, curtea Yamato a renunţat la controlul oraşului Mimana în favoarea statului Paekche.

15 ani mai tîrziu, Yamato a strîns o armată de 60.000 de oameni împotriva regatului Silla. În ciuda sprijinului primit de Paekche, Goguryeo şi-a continuat înaintarea împotriva acestui regat. Spre finalul secolului, devenise cel mai ameninţător dintre vecinii nordici ai Chinei şi raidurile frecvente au provocat într-un final represalii din partea împăratului Sui Gaozu, în 598. Campania pe apă şi pe uscat s-a finalizat cu Goguryeo încuviinţînd formal supremaţia chineză, însă în 612 Sui Yangdi a lansat o a doua invazie[59], la care au participat şi 300 de nave ce au navigat din Peninsula Shandong în Coreea pentru a ataca Phenianul. Această expediţie, precum şi două expediţii ulterioare au eşuat din cauza fortificaţiilor ridicate împotriva atacurilor maritime. Deşi se poate presupune că erau prezente şi nave coreene, nu există nici o menţiune cu privire la o bătălie navală. Yangdi a renunţat la o a patra invazie doar pentru că imperiul se afla în pragul războiului civil, din cauza apetenţei sale pentru proiecte de construcţie grandioase şi aventuri peste hotare, în detrimentul atenţiei acordate crizelor domestice, precum inundaţia dezastruoasă provocată de revărsarea Fluviului Galben. În 616, el şi-a mutat capitala la Yangzhou, unde a fost ucis doi ani mai tîrziu. Însă, oricît de violent i-a fost finalul, Dinastia Sui a pus bazele prosperităţii fără egal a Dinastiei Tang, a cărei splendoare urma să strălucească în întreaga Asie.

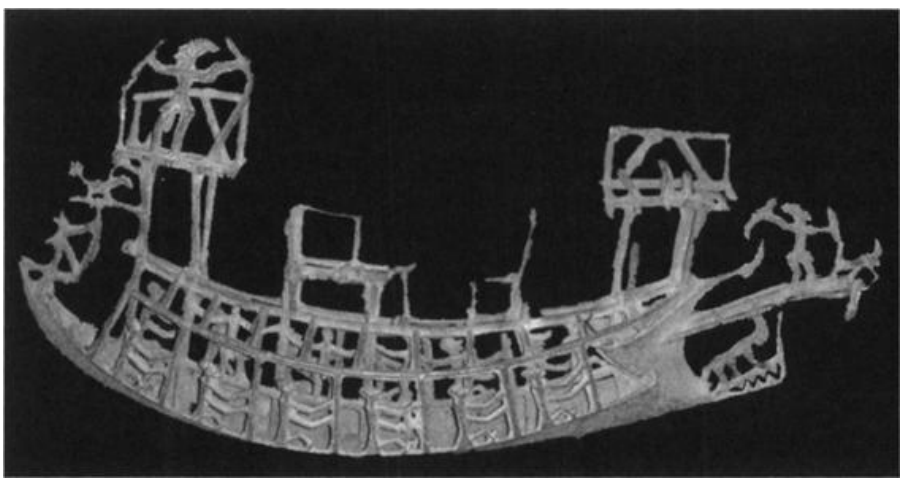
Navele Asiei de Est

Un studiu detaliat al construcţiei de nave în estul Asiei este greu de realizat din cauza numărului redus de descoperiri arheologice şi de documente descriptive. Rămăşiţele bărcilor scobite din trunchiuri de copac ale culturii Dong-Son din nordul Vietnamului au pereţi de compartimentare transversali şi bordul ridicat prin adăugarea unor scînduri prinse cu frînghii şi îmbinări cu cep şi scobitură[60] similare celor găsite în vestul Eurasiei. Multe tobe Dong-Son[61] sînt decorate cu benzi reprezentînd nave de război cu vîsle, care duc arcaşi, suliţaşi şi tobe – folosite probabil pentru a-i ajuta pe vîslaşi să păstreze ritmul (ca pe triremele greceşti), pentru a transmite semnale sau pentru a insufla curaj în luptă. În aceste scene, toboşarul se află într-un ruf de la pupa, chiar în faţa locului unde stă cîrmaciul la o cîrmă laterală. Coca are formă de semilună, deşi nu se văd nici un fel de odgoane sau traverse de contraarcuire care să sprijine capetele. În unele reprezentări, vîslaşii par a sta pe punte, ceea ce sugerează că aceste vase ar putea fi plute – poate din bambus, cu vîrfurile arcuite prin încălzire la abur, aşa cum se proceda în China. Alţii spun că ar fi vorba de bărci scobite din trunchiuri de copac, o opinie sprijinită de faptul că în unele imagini par să se vadă platforme elevate pe care se află arcaşi.

Aceste imagini pot fi comparate cu un model de navă din bronz[62] de pe Insula Flores, în zona central-sudică a Indoneziei, despre care se crede că a fost turnat în nordul Vietnamului sau sudul Chinei, în jurul secolului I e.n. Modelul măsoară 56 de centimetri lungime, 19,5 înălţime, 8,5 lăţime şi include o punte superioară cu trei platforme deasupra, al căror scop este incert. Cele de la prova şi pupa sînt mai înalte, sprijinindu-se pe cîte patru piloni, în timp ce platforma de la mijlocul navei este mai lungă şi ridicată pe opt piloni. Sub punte se află 12 vîslaşi, cîte şase de fiecare parte a corpului navei, aşezaţi cu picioarele înainte. Nava pare să aibă şi o chilă, cu avîntare pronunţată în faţă. Dacă vasele Dong-Son sînt în general reprezentate cu o cîrmă laterală, la modelul din Insula Flores nu s-a păstrat nici un mecanism de cîrmire, iar timonierul, dacă a existat vreodată, a

dispărut. Studierea străvechiului model este complicată de faptul că acesta e un obiect venerat, la care nu poţi avea acces pentru a-l examina decît după efectuarea unor ritualuri specifice, ceea ce atestă vechimea remarcabilă a tradiţiilor maritime în anumite părţi ale sud-estului insular al Asiei.

Surse chinezeşti tîrzii oferă cîteva informaţii despre navele străine, atît cele care ajungeau în China din Linyi, Funan sau Posse (care ar putea fi ori un teritoriu din Peninsula Malacca, ori Persia), cît şi cele implicate în negoţul dintre porturile străine. Trimisul Kang Dai, care a scris despre un vas cu şapte pînze din vestul Oceanului Indian, descrie caracteristicile evidente ale unei nave mari din Funan din secolul al III-lea:



Această machetă de bronz a unei nave (secolul I, Kampong Dobo, Insula Flores, în estul Indoneziei) pare să reprezinte o navă maritimă de război. Are 56 de centimetri lungime, 8,5 centimetri lăţime la pupa şi 19,5 centimetri înălţime. Cei 12 vîslaşi e posibil să fie figuri standard, iar vasul după care a fost creat acest model transporta cu siguranţă mai mult decît cei trei războinici şi timonierul (din care lipseşte o mare parte) reprezentaţi în model. Fotografie de Herwig Zahorka, Wiesbaden, Germania.

> În regatul Funan sînt tăiaţi copaci pentru construirea navelor. Cele lungi măsoară 22 de metri şi au o lăţime de doi metri. Prova şi pupa seamănă cu capul şi coada unui peşte şi sînt decorate peste tot cu ornamente din fier. Vasele mari pot transporta 100 de oameni. Fiecare dintre ei are o ramă lungă, o ramă scurtă [o padelă] şi o prăjină pentru a împinge fundul apei. De la pupă la provă sînt 50 de oameni, sau mai bine de 40, în funcţie de mărimea navei. Cînd vîslesc cu tot corpul, folosesc ramele lungi; cînd stau aşezaţi folosesc padelele, iar cînd apa este puţin adîncă, împing cu prăjinile. Toţi ridică ramele şi răspund la comenzi în armonie

perfectă[63].

Kang Dai nu intră în detalii referitor la funcţia acestei nave, dar, avînd în vedere raportul extrem dintre lungime şi lăţime, probabil că era folosită la ceremonii, în ape relativ liniştite, şi nu la negoţ sau în luptă. Un alt text din secolul al III-lea, intitulat *Lucruri ciudate din Sud*, descrie un vas numit *kunlun bo*, care ar putea corespunde „giganticelor *kolandiophonta* ce navighează către Chryse [Asia de Sud-Est] şi zona Gangelui”[64], menţionate în *Periplu pe Marea Eritree*. *Kunlun* este numele chinezesc al unei ţări neidentificate din Asia de Sud-Est, în timp ce *bo* este un cuvînt cu origine necunoscută. După cum se menţionează în *Lucruri ciudate din Sud*, „oamenii de pe alte meleaguri numesc corăbiile *bo*. Cele mari au peste 50 de metri lungime şi se ridică la patru sau cinci metri deasupra apei... Duc şase sau şapte sute de persoane şi 10.000 de buşei de încărcătură”[65] – după diverse interpretări, 250-1.000 de tone. Aceste vase puteau să aibă şi patru vele aurice din frunze ţesute. Spre deosebire de navele din China sau din Oceanul Indian, „cele patru vele nu sînt orientate drept înainte, ci sînt aşezate oblic şi aranjate aşa încît să poată fi fixate toate în aceeaşi direcţie, pentru a prinde vîntul şi a-l elibera”. Detalii similare pot fi găsite la nava din secolul al VII-lea de la Ajanta, precum şi în descrierile vaselor cu 700 de pasageri din scrierile indiene *Jataka*. Această velatură ajustabilă era probabil similară cu cea ilustrată în basoreliefurile cu corăbii din complexul de temple javaneze de la Borobudur din secolul al IX-lea. Aici apar velele cu patru laturi, dispuse oblic spre înainte cînd erau plasate pe lungimea navei sau perpendicular pe axul navei cînd vasul mergea cu vîntul din spate. *Lucruri ciudate din Sud* explică faptul că navele cu o asemenea velatură erau mai stabile decît cele cu catarge mai înalte şi fixe şi că se puteau folosi de vînturile puternice, în timp ce alte vase erau silite să înfrunte furtunile cu catargele goale.

Constructorii de nave din sud-estul Asiei foloseau funii pentru a-şi asambla ambarcaţiunile, dar metoda lor de a coase corpul navei era diferită de cea folosită în Oceanul Indian. În loc să

găurească scîndurile direct, astfel încît funiile să poată fi văzute din afara cocii, constructorii reuşeau să dea un aspect mai îngrijit lucrării folosind tehnica fixării prin „ureche legată şi scîndură cusută”[66]. Scîndurile erau prinse unele de altele prin găuri făcute în diagonală, din partea interioară a scîndurii spre margine, astfel încît legăturile să fie vizibile doar din interiorul corpului navei, ca la vasele egiptene din perioada faraonului Khufu. În plus, scîndurile erau cioplite cu nişte proeminenţe pe partea interioară prin care erau făcute găuri, astfel încît să poată fi legate de scheletul navei. De la un anumit punct, constructorii au început să bată cuie de lemn între scînduri, pentru ca acestea să nu se deplaseze unele faţă de celelalte, şi, de-a lungul timpului, constructorii de vase mai mari au renunţat cu totul la coasere. Tehnica de coasere a filelor de bordaj[67] era des folosită în tot sud-estul Asiei şi spre nord, pînă în Jiaozhi, Insula Hainan şi Guangdong.

În problemele maritime, populaţia de pe teritoriul vechii culturi Yue din sudul Chinei a demonstrat un grad mai mare de afinitate faţă de popoarele vorbitoare de limbi austroneziene din sud-estul Asiei decît faţă de suzeranii săi Han, însă, din cele mai multe puncte de vedere, felul în care chinezii abordau[68] forma cocii, propulsia şi cîrmirea diferea semnificativ de abordarea oricărei alte comunităţi maritime din Eurasia. Din această perspectivă, chinezii erau surprinzător de rezistenţi la influenţele exterioare, iar ideile lor despre designul corăbiilor erau rareori adoptate în afara Asiei de Nord-Est. Diferenţa dintre chinezi şi celelalte naţii în privinţa designului vaselor maritime poate fi pusă pe seama influenţei experienţei rezultate din construirea de ambarcaţiuni pentru apă dulce. Datorită variatelor funcţii ale vaselor şi condiţii întîmpinate, de la navigarea pe apele învolburate ale celor Trei Defileuri sau pe apele liniştite ale canalelor pînă la pescuit sau locuitul la bordul vaselor, în această tradiţie a ambarcaţiunilor de apă dulce exista o varietate de design la fel de mare ca în orice cultură strict maritimă. Scîndurile erau de obicei prinse muchie lîngă muchie, cum se

procedează atunci cînd construcţia începe de la bordaj, însă erau de asemenea prinse de pereţii de compartimentare şi de osatura navei cu o grijă care sugerează începerea construcţiei de la osatură. Spre deosebire de vasele din alte tradiţii, unde atît prova, cît şi pupa tind să se îngusteze pînă la o muchie subţire, vasele chinezeşti au o provă destul de ascuţită sub linia de plutire, însă deasupra ei corpul navei are o formă pătrată. Totuşi, sub linia de plutire pupa se termină cu un cadru plat. Aceasta permite adoptarea unei cîrme centrale sau axiale[69], cea mai veche dovadă în acest sens fiind un model din lut din secolul I al unui vas fluvial, cu 1.000 de ani înainte ca acest sistem să fie folosit altundeva în lume. Cu toate acestea, chinezii probabil că nu au folosit cîrme centrale pe vasele maritime pînă mult mai tîrziu. O frescă din secolul al V-lea sau al VI-lea, aflată în complexul de grote budiste Dunhuang din Asia Centrală, ilustrează o corabie chinezească echipată cu o cîrmă laterală, iar cea mai timpurie reprezentare păstrată a unui vas oceanic chinezesc cu cîrmă centrală se află pe un basorelief de la templul Bayon din Angkor Thom, Cambodgia, datat din secolul al XII-lea, aşadar contemporan cu primele dovezi ale folosirii acestui tip de cîrmă în Oceanul Indian şi nordul Europei.

Obiceiul chinezilor de a construi corpuri de vas cu două sau mai multe straturi de bordaj[70] a dat naştere în esenţă la un tip de cocă laminată. Aceasta oferea vasului o rezistenţă longitudinală deosebită, în vreme ce filele de bordaj exterioare funcţionau şi ca un strat de sacrificiu care putea fi uşor înlocuit – sau acoperit cu un strat nou de scînduri – în cazul deteriorării prin coliziune sau uzură. Adăugarea coastelor şi, mai ales, a pereţilor despărţitori îi conferea cocii[71] şi o rezistenţă laterală foarte mare. În ciuda opiniei predominante că aceşti pereţi despărţitori erau etanşi, acest lucru este puţin probabil, dacă este să ne gîndim doar la faptul că lipsa unor orificii de santină care să permită scurgerea apei ar fi dus la o putrezire rapidă. Dovezile arheologice privind vasele de la sfîrşitul secolului al XIII-lea şi din secolul al XIV-lea arată că toţi pereţii despărţitori, în afară de cei din faţă şi din

spate, aveau orificii de santină care permiteau apei să circule între compartimente. Este foarte posibil ca, în caz de fisurare a carenei, aceste orificii să fi putut fi astupate pentru a bloca avansarea apei în alte compartimente, protejînd astfel restul încărcăturii şi reducînd riscul scufundării. Folosirea pereţilor despărţitori permitea de asemenea punerea în practică a unor designuri inovatoare. Vasele fluviale construite pentru cataractele din partea superioară a fluviului Yangtze aveau deseori compartimente inundabile[72] înaintea primului perete etanş de la prova, unde coca era străpunsă de orificii. Această tehnică reducea rezistenţa vasului la apă şi îi permitea să se golească rapid atunci cînd prova se scufunda în valuri, sporind astfel manevrabilitatea într-un mediu extrem de periculos, în care curenţii pot depăşi 13 noduri, iar echipajul trebuie să mai adauge cîteva noduri pentru a-i permite cîrmaciului să manevreze vasul. Pescarii foloseau şi ei compartimente inundabile între pereţii despărţitori din centrul vasului, pentru a menţine peştii în viaţă pînă ajungeau pe tarabele negustorilor, o practică ce nu a fost atestată în Marea Britanie pînă în secolul al XVIII-lea.

Vasele fluviale erau propulsate prin vîslire sau ramare, prin împingere cu prăjina, prin remorcare şi cu ajutorul pînzelor. Cu toate că vîslitul era foarte răspîndit, repertoriul navigaţiei chinezeşti nu cuprindea nimic comparabil cu galerele din Mediterana antică şi medievală. În loc să stea cu spatele şi să tragă ramele, ca în Vest, vîslaşii chinezi stăteau cu faţa şi, deoarece mişcarea ramelor trebuia să aibă o amplitudine cît mai mare în apă – astfel încît vîslaşii să poată propulsa vasul „cu o viteză moderată şi un efort minim”[73] –, erau aşezaţi de obicei pe partea opusă celei în care vîsla pătrundea în apă, ceea ce se întîmpla la un unghi de pînă la 60 de grade. Pe lîngă ramele plasate pe o axă perpendiculară pe corpul vasului, joncile mai mari şi sampanele erau propulsate cu ajutorul unor vîsle puternice, numite *yuloh*[74]. Acestea erau rame uşor curbate, aveau jumătate din lungimea cocii sau mai mult şi erau balansate pe un pivot la pupa (sau mai rar la prova). O parîmă ducea de la partea

din faţă a mînerului pînă la punte, iar *yuloh*-ul era manevrat acţionîndu-se simultan asupra parîmei şi a mînerului, astfel încît vîsla se răsucea de-a lungul unei axe paralele cu coca. Un *yuloh* mare putea fi manevrat de pînă la şase oameni, patru la mînerul ramei şi doi la parîmă.

Remorcarea[75] sau tragerea la edec era un mod obişnuit de a deplasa vasele în toată reţeaua de rîuri şi canale interne ale Chinei. Puteau fi folosite animale, dar pe cursul superior al fluviului Yangtze această muncă era făcută de echipajul vasului – pînă la 80 de oameni, în cazul celor de 120 tone –, iar în cele Trei Defileuri echipajul putea fi suplimentat cu grupuri de pînă la 250 de oameni. Fotografii de la începutul secolului XX ilustrează munca dură necesară pentru a deplasa aceste vase uriaşe împotriva curenţilor torenţiali. Într-una din fotografii, două şiruri de oameni stau aplecaţi pînă la pămînt pe malul noroios al unui rîu, înhămaţi cu cabluri de remorcare, cu mîna dreaptă pe cablul din spatele lor, în timp ce îşi păstrează echilibrul sprijinindu-se de pămînt cu mîna stîngă. În defileurile fără mal era săpată în piatră o galerie îngustă, prea joasă ca un om să poată sta în picioare, prin care membrii echipelor de remorcare se luptau să înainteze, sub ameninţarea unei morţi sigure dacă alunecau sau dacă cîrmaciul făcea o mişcare greşită şi erau traşi de cablurile ce îi legau de vas.

Deşi vasele chinezeşti erau deja dotate cu pînze pînă cel mai tîrziu la sfîrşitul mileniului I î.e.n., acestea nu erau folosite prea mult pe apele din interiorul continentului din cauza multitudinii de poduri, cel puţin pînă la apariţia catargului rabatabil (numit catarg-tabernacul), care putea fi coborît sau ridicat cu uşurinţă. Primele vele erau pătrate, dar, pînă în secolul al II-lea sau al III-lea, vela la treime a devenit omniprezentă în navigaţia fluvială. (Aceasta este o velă aurică cu patru laturi învergată pe un ghiu şi o vergă şi întinsă în faţa catargului.) Materialele principale[76] din care se fabrica velatura erau împletiturile din bambus sau din stuf, rigidizate cu vergele din bambus. Acestea menţineau vela întinsă, permiţînd vasului să navigheze mai aproape de direcţia

vîntului, facilitînd coborîrea sau terţarolarea velei şi făcînd posibilă urcarea echipajului pe catarg. Deoarece acest tip de velă este compus din secţiuni mai mici, fiecare dintre ele este expusă la mai puţină presiune decît o velă fără vergele cu o suprafaţă totală similară, iar vela poate fi confecţionată dintr-un material mai puţin rezistent. Nu se ştie cînd a fost folosită vela la treime pentru prima oară pe mare, dar ambarcaţiunea din fresca de la Dunhuang este înfăţişată navigînd sub vînt cu o singură velă pătrată.

Vasele fluviale nu erau folosite doar pe timp de pace, pentru comerţ şi transport, ci şi în lupte. Atît în campania împăratului Shihuangdi împotriva celor O Sută de Yue, cît şi în invazia organizată un secol mai tîrziu de Wudi asupra regiunii Jiaozhi, nava din linia întîi era *louchuan*-ul sau vasul cu turn. Pornind de la interpretările imaginilor de pe tobele Dong-Son şi obiectele chinezeşti din bronz din secolul al IV-lea î.e.n., acestea par să fi fost vase puntate cu o lungime de 20 pînă la 25 de metri, puse în mişcare de vîslaşi aşezaţi sub punte cu faţa înainte şi echipate cu arcaşi şi soldaţi înarmaţi cu un fel de halebarde şi cu arcuri, instalaţi pe punte şi în turnuri. Principalele arme împotriva altor vase erau grinzile lungi de 15 metri montate pe pivoţi, cu un design destul de asemănător *corvus*-ului roman, însă avînd funcţia de a spulbera navele inamice, şi nu de a le fixa pentru abordare.

Este puţin probabil ca asemenea arme să fi fost folosite în campaniile din Jiaozhi sau Peninsula Coreea, flotele participante la acele campanii fiind alcătuite, mai mult ca sigur, exclusiv din vase ce transportau trupe înarmate. Este greu de spus dacă acestea s-au confruntat cu vase construite special pentru luptă, fiindcă deşi regatul Silla a înfiinţat în secolul al VI-lea un birou al administraţiei maritime (*Seonbuseo*)[77] responsabil cu transportul maritim, atît referinţele la, cît şi descoperirile arheologice ale unor vase individuale din Peninsula Coreea şi din Japonia sînt puţine. Conform celor scrise în *Nihongi* (care a fost compilată în secolul al VIII-lea şi e posibil să includă anacronisme care reflectă

experienţa autorilor), zeii care i-au iniţiat pe japonezi în construcţia de vase au specificat folosirea cedrului japonez şi a lemnului de camfor[78]. Nevoia transportului pe apă a fost dictată de terenul accidentat al Japoniei şi de existenţa rutelor de coastă, dar este posibil ca împăratul să fi avut interes să construiască o flotă pentru comerţ sau luptă încă de foarte timpuriu. Se pare că împăratul Sujin Tenno (secolul al III-lea sau al IV-lea) a ordonat construirea de vase în toate provinciile de coastă ale ţării sale, iar despre corăbiile care au fost arse în mod accidental de către trimişii din Silla în anul 300 e.n. se spune că ar fi fost oferite coroanei ca tribut din partea provinciilor, în schimbul darurilor în sare, în timp ce un alt pasaj se referă la un vas care „a intrat în rîndurile vaselor din flota imperială". Nu se ştie ce dimensiuni aveau aceste vase sau cum au fost construite. Un pasaj din *Nihongi* menţionează un vas construit dintr-un copac mare, ceea ce ar putea sugera un fel de barcă scobită din trunchi de copac, dar alt fragment relatează construirea unei ambarcaţiuni de 30 de metri, ceea ce indică un vas cu un design mai complex. Acestea nu sînt însă decît indicii interesante despre culturi maritime puternice, ale căror elemente distinctive se vor evidenţia abia după cîteva secole.

Originile intracontinentale ale statului chinez nu-i predispuneau pe locuitorii săi la preocupări maritime, dar exploatarea rîurilor şi a canalelor a facilitat expansiunea teritorială şi stabilitatea internă, în timp ce acumularea de bogăţii i-a permis elitei să importe bunuri exotice, cele mai deosebite dintre acestea venind din Asia de Sud-Est. Expunerea la idei străine care a rezultat din aceste schimburi era un blestem pentru confucianişti, dar ascensiunea budismului şi a cererii de texte religioase, sculpturi, tămîie şi alte articole de uz religios a stimulat negoţul nu doar cu Asia de Sud-Est şi India, ci şi cu Coreea şi Japonia, unde budismul a fost introdus din China. Iniţial, rutele maritime dintre China, Asia de Sud-Est şi Oceanul Indian treceau printr-o serie sinuoasă de reţele mici şi vag definite de-a lungul coastelor şi printre insule. Cînd însă, în

secolul al V-lea, marinarii au început să traverseze Marea Chinei de Sud de la Strîmtoarea Malacca pînă în Vietnam, a fost inaugurată cea mai lungă rută navigabilă pe care lumea o va cunoaşte timp de încă un mileniu, asigurînd spectaculoasa creştere a comerţului pe distanţe lungi din primele secole ale califatelor islamice şi ale Dinastiei Tang din China.

1* Musonul de nord-est (din septembrie-noiembrie pînă în aprilie) se apropie de gradul 4 (11-16 noduri) în sudul latitudinii de 10°N, gradul 6 (22-27 noduri) în Strîmtoarea Luzon, între Filipine şi Taiwan, şi gradul 5 în nord; în decembrie şi ianuarie, gradul 7 (28-33 noduri) este ceva obişnuit în zona dintre Vietnam şi Japonia. Musonul de sud-vest (din mai-iunie pînă în august-septembrie) are în medie gradul 3 sau 4 (7-16 noduri) în toată regiunea, deşi furtunile nu sînt rare.

2* Chinezii folosesc numele „Yangtze" doar pentru cursul inferior al fluviului, pe care îl numesc Chang Jiang, însemnînd „rîu lung".

3* Fluviul Perlelor (Zhu Jiang) se referă atît la apa scurtă şi lată care trece prin portul Guangzhou, cît şi la reţeaua mai mare a afluenţilor fluviului Zhu Jiang, incluzînd rîurile Xi (la vest), Bei (la nord) şi Dong (la est).

4* Dinastia Han se împarte în Timpurie, 202 î.e.n. – 2 e.n., şi Tîrzie, 25-220 e.n. Un văr al unuia dintre ultimii împăraţi ai Dinastiei Han Timpurii a guvernat în intervalul dintre ele.

5* Acest *cash* era un tip de monede din cupru bătute cu o gaură în centru; un şirag de o mie de *cash* era o unitate monetară standard.

Capitolul 8

Mediterana creştină şi musulmană

Viaţa maritimă în Mediterana medievală a fost determinată de prăbuşirea Imperiului Roman de Apus, de creşterea puterii Imperiului Bizantin şi a califatelor islamice şi de manifestarea ideologiei religioase în conflictul politic. Disputele pe tema ereziilor au slăbit coeziunea Imperiului Bizantin în secolul al VII-lea, iar tensiunile rezultate s-au reflectat în diminuarea activităţii maritime, în scurtarea sau abandonarea unor rute, precum şi în reducerea numărului şi dimensiunii vaselor. În starea sa slăbită, imperiul a fost incapabil să prevină expansiunea în Levant a islamului, ale cărui comunităţi de călători pe mare au ajutat la răspîndirea noii credinţe spre vest. Încurajarea de care s-au bucurat industria, comerţul şi artele în statele musulmane a revitalizat oraşele portuare existente în nordul Africii şi a condus la dezvoltarea unor noi astfel de aşezări, iar emiratele din secolele VIII-IX au ajuns să conducă majoritatea insulelor importante, de la Cipru pînă la Baleare. Mai departe, în secolul al X-lea, rivalităţile dintre şiiţi şi sunniţi au cauzat zonei musulmane pierderi teritoriale în favoarea conducătorilor creştini. Dincolo de toate acestea însă, remarcabila schimbare pe termen lung a constat în declinul treptat al preeminenţei maritime a Egiptului, Levantului şi Mării Egee, care fuseseră timp de milenii inima zonei mediteraneene. În locul acestora s-au dezvoltat puteri comerciale şi navale noi – musulmanii, care au făcut loc

creştinilor –, ivite în Mediterana Centrală şi de Vest dintr-o obscuritate aproape totală.

Aceste evoluţii au fost însoţite de o tranziţie majoră în arhitectura navală, constructorii de vase mediteraneeni abandonînd tehnica construirii navelor începînd de la bordaj în favoarea alegerii osaturii ca punct de plecare, metodă mai eficientă din perspectiva materialelor, efortului fizic, priceperii şi timpului implicat. Această tehnică a dat naştere, în cele din urmă, vaselor pe care marinarii europeni s-au avîntat în Atlantic şi mai departe. Conflictul interconfesional a creat obstacole serioase în calea comerţului, ducînd la cea mai intensă perioadă de război naval mediteranean de la sfîrşitul Republicii Romane încoace. Chiar şi aşa, eforturile comercianţilor de a reconcilia diferitele principii religioase şi juridice ale evreilor, creştinilor şi musulmanilor au stimulat crearea unor forme noi de finanţare a comerţului, răspîndirea practicilor legale destinate să-i protejeze pe comercianţii navali şi investiţiile lor, precum şi conceperea unor soluţii de compromis la care putea adera toată lumea, indiferent de religie. În cele din urmă, acest regulament internaţional în formare a favorizat expansiunea comerţului pe Marea Mediterană şi dincolo de ea.

Printr-o sticlă întunecată: epava de la Serçe Limani şi Mediterana medievală

În 1973, în portul turc Serçe Limani, la aproximativ 12 mile nord de Rodos, arheologii au descoperit rămăşiţele unui vas mediteranean din secolul al XI-lea. Balastul rămas din „epava de sticlă” includea cam trei tone de cioburi de sticlă spartă sau brută, pe lîngă o gamă impresionantă de alte bunuri, echipament de navigaţie, unelte, arme şi obiecte personale. Ceea ce i-a determinat pe arheologi[1] să-şi concentreze atenţia asupra sitului

de la Serçe Limani înaintea altor epave cunoscute a fost vîrsta vasului şi, astfel, posibilitatea de a afla măsura în care constructorii începuseră deja să asambleze vasele pornind de la osatură în locul vechii strategii care demara cu învelişul exterior, adică să fixeze bordajul pe un schelet preexistent alcătuit din chilă şi coaste – metoda cea mai răspîndită în construcţiile navale occidentale din ultimii 500 de ani. Descoperirea de la Serçe Limani se întîmplă să fie cea mai recentă din cele trei epave găsite în sud-vestul Turciei prin intermediul cărora se poate observa trecerea de la tehnica de construire pornind de la bordaj la asamblarea pe osatură. Celelalte două vase au fost localizate la aproximativ 65 de mile în largul Insulei Yassi Ada, spre sud-est. Mai vechea epavă Yassi Ada B[2] datează din a doua jumătate a secolului al IV-lea. Cu o lungime de aproape 19 metri şi o lăţime mai mică de şapte, vasul a fost construit în mod tipic după metoda asamblării mai întîi a bordajului, cu scîndurile fixate cant în cant prin îmbinare cu cep şi scobitură, întărite cu osatură ataşată după construirea cocii. Deşi nu există nimic nou în construcţia corpului navei, Yassi Ada B este deocamdată cel mai vechi vas mediteranean cunoscut care era probabil prevăzut cu o velă aurică.

În partea de sud a insulei, vasul Yassi Ada A[3], datat din secolul al VII-lea (numit astfel deoarece a fost găsit înaintea mai vechiului sit Yassi Ada B), aparţine unei faze de tranziţie în construcţia de vase. În partea inferioară a corpului, constructorii au îmbinat marginile filelor de bordaj după metoda începerii asamblării de la bordaj, însă îmbinările cu cep şi scobitură nu sînt stabilizate şi au spaţii mari între ele, îmbinarea fiind mai puţin elaborată decît cea întîlnită la vasele mai vechi. Deasupra liniei de plutire, constructorii au bătut pur şi simplu în cuie filele de bordaj pe bucăţile de osatură existente, dintre care unele erau prinse de chilă cu şuruburi de fier înaintea potrivirii scîndurilor. Cîrmele laterale erau montate între două traverse care se întindeau la pupa pe toată lăţimea navei, iar cîrmaciul probabil că manevra vasul de pe o punte ridicată. Arheologii au identificat

şi bocaporţi, la prova şi la mijlocul navei. Coca era surprinzător de zveltă pentru un vas de marfă, avînd 21 de metri pe 5,2. Unii consideră că aceasta reflectă un interes reînnoit faţă de viteză, pentru a putea fugi de piraţi, însă este posibil să fi existat şi un motiv economic în favoarea vaselor mai rapide. Din greement nu a rămas nimic, însă, avînd în vedere forma cocii şi poziţia probabilă a arborelui mare şi a cîrmelor laterale, vasul trebuie să fi navigat cel mai bine cu două catarge şi vele latine în loc de vele pătrate.

Vasul de la Serçe Limani[4] avea o dimensiune probabilă de 16 metri pe 5, cu o adîncime a calei de aproape 2,5 metri – suficient pentru statul în picioare – şi un pescaj la încărcare de 1,4 metri. Nu există nici un indiciu cu privire la originea vasului, dar chila este din lemn de ulm, iar bordajul din pin. Unul dintre aspectele mai ciudate ale construcţiei de ansamblu a vasului este acela că lemnăria a fost prelucrată cu fierăstraie, şi nu cu bărzi[5] sau tesle, unelte preferate de constructorii de vase din toată lumea. Pe vas existau aproximativ 40 de puncte de îmbinare a osaturii, iar cuplurile sau jumătăţile de cuplu erau fixate de chilă cu ajutorul cuielor şi penelor din lemn; nu există dovezi care să indice îmbinarea cant în cant a filelor de bordaj. Coca în formă de cutie, cîntărind 35 de tone, a fost proiectată pentru capacitate maximă, iar vasul pare să fi avut un greement cu două catarge şi vele latine.

Cînd, unde şi de ce[6] au realizat constructorii că era posibil să ridici osatura navei în jurul unei chile centrale şi apoi să ataşezi bordajul la acest cadru sînt întrebări fără răspuns în sursele contemporane. Majoritatea teoriilor moderne pun această schimbare tehnologică pe seama transformărilor economice forţate care au tulburat Mediterana între secolele al III-lea şi al XI-lea: invaziile barbare şi scindarea Imperiului Roman; deceniile de ciumă din secolul al VI-lea; conflictul dintre Imperiul Bizantin şi califatele musulmane; şi, nu în ultimul rînd, violenţa dogmatică din cadrul creştinismului şi islamului. Nu a fost o epocă de declin neîntrerupt, au existat şi perioade de extraordinară splendoare şi

prosperitate. Cu toate acestea, *Pax Mediterraneana* stabilită de Roma – o perioadă anormală din punct de vedere istoric, în care nu a avut loc aproape nici un conflict pe mare – era de domeniul trecutului. Odată cu reducerea sprijinului statal pentru comerţul maritim, incertitudinile legate inerent de comerţul pe mare au descurajat investiţiile în vase costisitoare, de mari dimensiuni, rămînînd la latitudinea negustorilor cu venituri relativ modeste să administreze nave mici şi uşor de construit. Aceste vase destul de ieftine, asamblate pe osatură, au permis şi formaţiunilor statale mai mici – precum oraşele-cetăţi italiene – posibilitatea de a dezvolta un comerţ de nişă, în cadrul căruia puteau concura cu puteri maritime consacrate.

Dacă asamblarea navelor pornind de la bordaj necesita o pricepere considerabilă pe tot parcursul construcţiei, asamblarea pornind de la osatură putea fi realizată de o forţă de lucru organizată ierarhic; cei mai pricepuţi constructori erau responsabili cu montarea chilei, etravei, etamboului şi cuplurilor; fixarea filelor de bordaj pe cadru cerea mai puţină experienţă; iar călăfătuirea îmbinărilor dintre scînduri nu presupunea cunoştinţe de tîmplărie. Cu toate că vasele asamblate pe osatură au nevoie de un grad mai ridicat de mentenanţă, acest lucru este compensat prin faptul că pot fi construite şi reparate mai repede şi mai ieftin, iar structura corpului poate fi duplicată mai uşor. În plus, asamblarea bordajului pe osatură necesită mai puţin lemn, ceea ce scade costul material al construcţiei. Astfel, tranziţia către asamblarea pornind de la osatură a reprezentat o revoluţie tehnologică şi, în consecinţă, una manufacturieră.

Felul în care a evoluat vela aurică latină este de asemenea necunoscut. Toate pînzele funcţionează prin exploatarea diferenţei de presiune a aerului de cele două părţi ale pînzei. În cazul velaturii pătrate, vîntul care bate de la pupa generează presiune mare în spatele pînzei şi presiune scăzută în faţă; cum pînza tinde să se deplaseze spre zona cu presiune mai joasă, corpul navei este împins înainte. Indiferent dacă principiile fizice implicate sînt înţelese sau nu, ideea de bază este evidentă pentru

oricine a stat într-o briză puternică. Acelaşi principiu se aplică velaturilor aurice (printre care se numără şi velele latine), care sînt uşor bombate pe direcţia vîntului, permiţînd astfel crearea unei zone cu presiune joasă în partea de sub vînt a pînzei, ceea ce generează tracţiune în direcţia respectivă. Velatura pătrată este cea mai eficientă cînd navigarea se produce direct cu spatele la vînt, însă prin orientarea vergii înspre înainte şi în jos se poate crea o formă triunghiulară similară unei vele latine. În forma sa desăvîrşită, latina permite vasului să navigheze mai aproape de vînt, într-un unghi de 66 pînă la 45 de grade faţă de direcţia vîntului, în comparaţie cu cele doar 90 de grade permise de o pînză pătrată. Vela latină este potrivită mai ales pentru vasele de dimensiuni mici şi medii – caracteristică pentru această perioadă era o capacitate de 30 pînă la 60 de tone de încărcătură[7] –, deoarece acestea necesită echipaje mai mici decît un vas cu pînze pătrate de dimensiuni similare. Vela latină era de asemenea adecvată acelor vremuri[8] deoarece oferea mobilitatea şi viteza necesare pentru a evita contactul cu piraţii şi statele ostile, într-o eră caracterizată prin instabilitate.

Adoptarea velei latine s-a produs între secolele al II-lea, data celei mai vechi dovezi ilustrate[9], şi al VI-lea, după care nu mai există dovezi iconografice referitoare la folosirea pînzei pătrate în zona mediteraneană timp de mai multe sute de ani. Conform convingerii celei mai răspîndite, pînza pătrată a fost abandonată complet pînă cînd nord-europenii au reintrodus-o în secolul al XIV-lea, însă lucrurile probabil că nu au stat aşa. Cînd artiştii au început în secolul al XIII-lea să ilustreze vase cu pînze pătrate, erau înfăţişate detalii ale unor tipuri de greement similare cu cele folosite de navigatorii Mediteranei antice, însă diferite de cele găsite în nordul Europei. Aceasta sugerează că marinarii au continuat să folosească pînza pătrată, însă doar la vase prea mici pentru a atrage atenţia artiştilor.

Vasul de la Serçe Limani este revelator nu doar pentru ceea ce arată despre evoluţia arhitecturii navale şi a vieţii la bordul vaselor; analiza descoperirilor asociate[10] invită şi la

reconsiderarea naturii relaţiilor dintre creştini şi musulmani. Mormanul de cioburi folosit drept balast sugerează că vasul venea dintr-un port sirian, unde se dezvoltase fabricarea sticlei prin suflare, şi se îndrepta către Constantinopol, probabil principalul centru de prelucrare a sticlei din lume. Pe lîngă masa de cioburi, situl a mai furnizat 80 de pahare intacte şi alte produse din sticlă care nu erau destinate reciclării. În sine, aceste piese intacte ar fi constituit deja o contribuţie semnificativă pentru studiul sticlei medievale. Procesele minuţioase de recuperare, înregistrare şi clasificare a aproape un milion de fragmente de sticlă a permis reconstituirea a sute de cupe, farfurii, boluri, ulcioare, borcane, lămpi şi alte asemenea obiecte, revoluţionînd astfel studiul artei islamice medievale.

O mare parte din restul încărcăturii pare să fi fost reprezentată de bunuri perisabile, deşi aproape 90 de amfore cu vin şi petrol erau încărcate ca balast. Descoperiri mai modeste includ vase din bronz, lacăte, bărzi, bucăţi de burghie şi dălţi, piepteni, piese de şah, precum şi 64 de suliţe şi javeline. Provenienţa amforelor şi a armelor arată că majoritatea membrilor echipajului, probabil 11 oameni în total, erau cel mai probabil bulgari elenizaţi[11] de lîngă Constantinopol. Alte obiecte personale includ 40 de monede bizantine din bronz şi trei dinari din aur din vremea fatimizilor. Una din cele nouă ancore este ştanţată cu litere arabe, la fel şi una dintre cele 16 greutăţi din sticlă[12], care arată că epava datează cel tîrziu din anul 1025. Un alt indiciu referitor la natura relaţiilor interculturale peste mări este oferit de cele aproape 900 de greutăţi din plumb decorate, folosite la scufundarea firelor pentru pescuit sau a năvoadelor. Acestea erau produse într-un atelier bizantin, probabil din Constantinopol, din plumbul exploatat în Iran.

Varietatea surprinzătoare a bunurilor materiale din această capsulă a timpului, veche de o mie de ani, ne ilustrează Mediterana drept o arenă a schimburilor reciproce dintre negustorii bizantini şi musulmani în secolul dinaintea cruciadelor, cînd balanţa puterii s-a înclinat abrupt spre vest.

Dovezile materiale ale relaţiilor paşnice dintre neguţători se coroborează cu formularea legilor comerciale şi maritime din acea vreme, care respectau şi, în acelaşi timp, depăşeau normele juridice specifice creştinismului, islamului şi iudaismului, ceea ce a permis înflorirea comerţului pînă şi acolo unde politicile religioase impuneau obstacole aparent de nedepăşit. Epava de sticlă este aşadar o prismă cu multe faţete prin care putem vedea evoluţiile politice, tehnologice şi comerciale esenţiale care au marcat progresul din Antichitatea tîrzie pînă la epoca modernă timpurie.

Imperiul Roman de Răsărit

Confruntat cu problemele tot mai mari generate de guvernarea unui imperiu extins, în anul 293 Diocleţian a divizat conducerea Imperiului Roman între doi împăraţi, o mişcare ce a dus în final la scindarea statului într-o jumătate de răsărit (greacă) şi una de apus (latină). Graniţele exterioare ale imperiului se aflau rareori în stare de pace, iar aşa-numita *Pax Romana*[13] devenise o ficţiune. Pacea romană era impusă prin pacificare, ceea ce însemna, practic, un război nesfîrşit împotriva triburilor barbare din nord, vest şi sud, precum şi împotriva statelor mai dezvoltate cu descendenţă veche din est. Securitatea Romei depindea de rezistenţa frontierelor sale lungi, puternic fortificate, mai ales pe Rin şi Dunăre. În ultimă instanţă, armatele şi birocraţia de care depindea statul s-au dovedit a fi nesustenabile şi nesigure, iar încercările triburilor germanice au culminat cu migraţiile barbare din secolele al IV-lea şi al V-lea.

Pentru contemporanii conservatori, o explicaţie convenabilă a problemelor Romei era dată de ascensiunea creştinismului, care s-a accentuat în ciuda persecuţiei oficiale şi a schismelor interne. Destinele religiei şi imperiului au fost unite de Constantin, ale cărui trupe l-au proclamat Împărat al Vestului în anul 306. Şase

ani mai tîrziu împăratul s-a convertit la creştinism, iar în 324 l-a învins pe co-împăratul său Liciniu în bătălia navală de la Hellespont[14], prima înfruntare majoră pe Marea Mediterană din ultimii 350 de ani. Constantin avea 200 de tricontere şi pentecontere, faţă de cele 350 de trireme ale lui Liciniu. Fie că victoria lui Constantin s-a datorat comandanţilor mai buni, care e posibil să fi desfăşurat doar o parte a flotei pentru a asigura libertate de manevră în zona îngustă a strîmtorii, fie că s-a datorat unei furtuni care a împins navele lui Liciniu la ţărm în a doua zi a bătăliei, înfrîngerea l-a zdrobit pe Liciniu, care a fost în scurt timp capturat şi executat.

Constantin şi-a stabilit capitala la Bizanţ, care a fost redenumit în mod oficial, în 330, Constantinopol, devenind ulterior capitala unică a imperiului cunoscut drept Rum (Roma) de către contemporanii săi, respectiv Imperiul Bizantin de către scriitorii de mai tîrziu. Situat pe o peninsulă la capătul sudic al Bosforului, la întîlnirea cu Marea Marmara, Constantinopolul (astăzi Istanbul) se afla la o răscruce majoră a căilor comerciale şi de comunicare dintre Asia, Europa, Marea Neagră şi Mediterana, fiind prima capitală europeană importantă întemeiată într-un port. Un criteriu important în alegerea Constantinopolului a fost poziţia sa geografică, care oferea „navigatorilor adăpostul liniştit al porturilor”[15], mai ales de-a lungul Cornului de Aur, un golf de patru mile în nordul peninsulei, care asigura „loc de ancorare pe toată întinderea sa”. La fel de important, acolo exista o linie de coastă suficient de lungă pentru transportul negustoresc şi naval al centrului comercial, politic şi economic al imperiului. Aşa cum toate drumurile duceau cîndva la Roma, toate căile navigabile duceau acum la capitala bizantină. Creşterea a fost rapidă şi, în timpul domniei lui Iustinian I din secolul al VI-lea, se estimează că în Constantinopol trăiau deja aproximativ 800.000 de oameni. Chiar după ridicarea islamului în secolul al VII-lea şi dezvoltarea republicilor maritime italiene din secolul al XI-lea, dimensiunea şi amplasarea strategică i-au garantat Constantinopolului poziţia printre oraşele europene şi mediteraneene de prim rang.

La jumătate de secol după fondarea noii capitale, triburile barbare invadau frontierele de pe Rin şi Dunăre ale imperiului şi declanşau o serie de evenimente care aveau să ducă la pierderea Imperiului de Apus şi la dezvoltarea de state noi, din Britannia pînă în nordul Africii. Vizigoţii au traversat Dunărea şi au prădat Roma în 410. Împăratul Honorius a fost forţat să retragă ultimele legiuni romane din Britannia şi a apelat la ajutorul vizigoţilor pentru a-i împinge pe vandali în Spania. În 429, Genseric i-a condus[16] pe vandali peste Strîmtoarea Gibraltar în nordul Africii, devenind astfel prima putere în 500 de ani care a contestat controlul Romei asupra Mediteranei. Stabiliţi în bogata, dar slab apărata Cartagină, vandalii au pornit pe mare şi şi-au impus dominaţia în Insulele Baleare, Corsica şi Sardinia, unde erau bine poziţionaţi pentru a ataca Italia continentală, Iliria şi Grecia. În 455, Genseric a prădat Roma fără a fi pedepsit, iar în 476, ultimul împărat apusean a fost exilat la vila napolitană construită de generalul roman Lucullus după Războaiele Mitridatice.

La începutul secolului al VI-lea, coasta de nord a Mării Mediterane era împărţită între bizantini, ostrogoţii din nordul Italiei, regatul vizigot de la Toulouse în sud-vestul Franţei şi Spania vandală. Relaţiile bizantinilor cu ostrogoţii erau în general bune, însă, după cum urmărea să submineze supremaţia persană în comerţul de pe Oceanul Indian, Iustinian dorea să restabilească autoritatea imperială în vest pentru a proteja comerţul maritim de vandali şi vizigoţi. În 533, generalul Belisarius, aflat în slujba lui Iustinian, a navigat cu 92 de vase de luptă şi 500 de vase de transport pentru a captura nordul Africii şi Sardinia, reuşind să pună capăt regatului vandal cu o singură bătălie. Îndreptîndu-se apoi spre Italia ostrogotă, Belisarius a capturat Sicilia, Napoli şi Roma înainte să întîmpine o rezistenţă solidă coroborată cu refuzul lui Iustinian de a trimite întăriri, refuz datorat în parte temerilor legate de popularitatea generalului. La mijlocul secolului însă, bizantinii recuperaseră Italia, Sicilia şi coasta Spaniei vizigote, inclusiv porturile Sevilla şi Córdoba de pe fluviul Guadalquivir, precum şi portul Ceuta aflat

de partea cealaltă a Strîmtorii Gibraltar. În afară de vestul Africii de Nord şi de coasta francă şi vizigotă – de la Saguntum pînă la frontiera italiană –, litoralul mediteranean se afla din nou sub conducerea unui singur stat. Însă prezenţa comercială şi navală relativ puternică a bizantinilor pe Marea Mediterană nu ajungea să compenseze slăbiciunea lor pe uscat, astfel încît renaşterea lor imperială a fost de scurtă durată. La începutul anilor 600, longobarzii din Europa Centrală cotropiseră o mare parte din Italia, avarii erau stabiliţi la porţile Constantinopolului, iar în 624 vizigoţii îi alungau pe bizantini din Spania pentru ultima dată. Cu toate acestea, nici una dintre noile puteri occidentale nu părea interesată să valorifice potenţialul maritim al teritoriilor controlate, ceea ce le-a permis bizantinilor să-şi menţină legăturile pe mare cu teritoriile deţinute în Mediterana Centrală.

Ideologie şi conflict

Comerţul maritim a răspîndit iudaismul, creştinismul şi islamul în zona mediteraneană, la fel cum facilitase răspîndirea budismului din India şi Sri Lanka pînă în Asia de Sud-Est şi China. Dacă religia putea uni oameni de-a lungul şi de-a latul unor regiuni vaste, sectarismul submina adesea legăturile întemeiate pe religie. Creştinismul era religia oficială a statului bizantin, însă divergenţele doctrinare puternic politizate au dus la persecutarea creştinilor copţi şi nestorieni. În consecinţă, cînd Persia sasanidă a invadat Levantul în anii 610, copţii şi nestorienii au preferat conducerea persană mai tolerantă în locul autorităţii creştine din Constantinopol. Sasanizii au capturat Damascul, Antiohia, Ierusalimul şi Alexandria, iar în 626 erau stabiliţi în Calcedon (Kadiköy, Turcia), de cealaltă parte a Bosforului faţă de Constantinopol. Acesta s-a dovedit a fi punctul culminant al avansării lor. Trei ani mai tîrziu, bizantinii ocupau capitala persană Ctesiphon de pe Tigru, în timp ce flota lor reocupa

porturile din Siria şi Egipt. După înfrîngerea sasanizilor, bizantinii au rămas statul cel mai mare şi mai bine organizat din bazinul mediteranean.

Apariţia profetului Mahomed nu a putut trece neobservată în lupta dintre imperiile rivale. Discipolii acestuia au ocupat în 635 marele centru comercial continental Damasc, înainte de a repurta o victorie covîrşitoare în faţa unei armate bizantine în bătălia de pe Yarmuk (între Iordania şi Siria), eliberînd astfel popoarele semite din Levant de sub dominaţia elenistico-romano-bizantină veche de aproape o mie de ani. Îndreptîndu-se spre est, arabii au capturat Ctesiphonul şi, pînă în 642, armatele arabe atinseseră hotarele Indiei extinse, într-o campanie de cucerire demnă de Alexandru, dar cu rezultate mult mai durabile. Spre vest, Amr ibn al-As a întemeiat Fustat (mai tîrziu Cairo) în capul Deltei Nilului şi a preluat portul Alexandria.

Capturarea porturilor mediteraneene le-a oferit arabilor acces la vase şi marinari cu experienţă, ceea ce le-a permis să-i atace pe bizantini pe mare. Iniţial, califii s-au concentrat pe cucerirea teritoriilor bizantine din estul bazinului mediteranean. Ocuparea Egiptului şi a Siriei, cu porturile şi navigatorii lor profesionişti, a făcut posibil atacul asupra Ciprului[17] şi Constantinopolului însuşi. La sfîrşitul secolului, armatele omeiade au ocupat provincia bizantină Africa, pe care au numit-o Ifriqiya şi care a devenit punctul de plecare pentru expansiunea înspre vestul Africii de Nord şi Peninsula Iberică. Sicilia a fost cucerită în secolul al IX-lea, în preajma perioadei în care exilaţi din al-Ándalus stabileau un emirat independent în Creta. Ceea ce aveau în comun aceste transformări era înlocuirea conducătorilor creştini cu cei musulmani; dar lumea creştină şi cea musulmană erau deopotrivă măcinate de rivalităţi politice şi schisme confesionale, care au creat oportunităţi ample pentru cooperarea dintre creştini, musulmani şi evrei.

Expansiunea maritimă musulmană a început în 648, cînd, în fruntea unei flote de 1.700 de vase, guvernatorul Egiptului, Muawiyah ibn Abi-Sufyan, a stabilit o contribuţie anuală din

partea populaţiei Ciprului. Cînd aceştia au împrumutat vase bizantinilor şapte ani mai tîrziu, Muawiyah a capturat insula, declanşînd astfel primul conflict naval dintre imperiu şi califat. În urma pierderii Ciprului, împăratul Constans al II-lea a condus o flotă de 700 pînă la 1.000 de vase pentru a ocupa portul Phoenix, pe coasta liciană la nord de Cipru. Mărturiile rămase asupra conflictului sînt adesea contradictorii, dar se potrivesc în privinţa unui aspect: musulmanii au obţinut o victorie răsunătoare în Bătălia Catargelor[18] (Dhat al-Sawari), numită de autorii creştini Bătălia de la Phoenix. Deznodămîntul a arătat că musulmanii puteau să lupte pe mare; însă conflictele interne din cadrul califatului au împiedicat exploatarea acestui succes pînă cînd Muawiyah a devenit primul calif omeiad.

În 678, Omeiazii au iniţiat un asediu de zece ani asupra Constantinopolului[19], în timpul căruia au ocupat o bază navală pe Marea Marmara, dar nu au reuşit să ocupe capitala bizantină. Acordul care a pus capăt asediului a dus la demilitarizarea Ciprului şi i-a obligat pe locuitorii insulei să rămînă neutri în orice conflict dintre imperiu şi califat. Ciprul a devenit un loc de escală pentru negustori, călători, flote navale şi spioni. Deşi cipriotii au rămas creştini şi, teoretic, neutri, statutul ambiguu al insulei le-a oferit comandanţilor musulmani un avantaj strategic împotriva bizantinilor, fapt recunoscut atît de autorii musulmani, cît şi de cei creştini. În a sa *Taktika* din jurul anului 900, împăratul Leon al VI-lea notează: „Cînd barbarii din Egipt şi Siria şi Cilicia se adună pentru o expediţie împotriva romanilor [adică a bizantinilor], comandanţii provinciilor navale trebuie să înainteze cu escadrele lor spre Cipru”[20]. Un scriitor arab din secolul al X-lea confirmă acest lucru, notînd că primul stadiu al oricărei expediţii navale împotriva bizantinilor consta într-o întîlnire în apele cipriote[21]. Ciprul a rămas în regim de condominiu pînă la reconstituirea autorităţii depline a bizantinilor, în 965.

Chiar înaintea campaniilor împotriva Constantinopolului, armatele musulmane au înaintat în Africa de Nord – *Bilad al-*

Maghrib sau Ţinuturile de la Soare-Apune – pînă în Ifriqiya, Africa bizantină[1*]. În 695, Cartagina a căzut în faţa unei armate arabe, dar noul guvernator a decis că portul era prea expus atacurilor, aşa încît a înfiinţat un alt port în Tunisul apropiat, un sit aproape inexpugnabil[22] localizat pe un lac separat de mare printr-un istm îngust de-a latul căruia arabii au tăiat un canal. Bizantinii nu au încercat să recupereze Cartagina din cauza tulburărilor domestice de la Constantinopol, unde s-au succedat la conducere şapte împăraţi între 695 şi 717, cînd Omeiazii au lansat o invazie majoră. Înaintarea lor a fost neîntreruptă pînă la ascensiunea lui Leon al III-lea „Isaurianul", care a ridicat zidurile Constantinopolului, a strîns provizii şi a întins un lanţ[23] de-a latul gurii Cornului de Aur, prima dată cînd o asemenea măsură a fost consemnată în această zonă. În ciuda flotei de 1.800 de vase şi armatei vaste, Omeiazii nu au putut bloca accesul Constantinopolului la grînarele Mării Negre şi au fost forţaţi să abandoneze asediul.

Eşecul asediului împotriva Constantinopolului nu a descurajat avansarea Omeiazilor în nordul Africii. În urma consolidării Tunisului, Musa ibn Nusayr a condus o armată arabo-berberă pînă la Tanger, iar în 711, o armată de 12.000 de oameni condusă de Tariq ibn Ziyad a traversat Strîmtoarea Gibraltar, acostînd lîngă stînca numită în cinstea sa Jabal Tarik, sau Gibraltar. Musa şi Tarik şi-au condus armatele spre nord pînă la Tagus, Toledo, Tarragona şi Barcelona, stabilindu-şi capitala la Sevilla, pe Guadalquivir[24], la aproximativ 85 de kilometri în amonte de la Atlantic. Deşi Córdoba a devenit capitală 40 de ani mai tîrziu, Sevilla a rămas un port comercial şi o bază navală majoră sub conducerea musulmană pînă în secolul al XIII-lea, aflîndu-se apoi sub stăpînire creştină timp de 900 de ani. Dată fiind poziţia sa geografică îndepărtată, al-Ándalus a fost unul din primele teritorii ale lumii musulmane care s-au rupt decisiv de autoritatea politică a califatului. Cînd a stabilit capitala Califatului Abbasid în 750, Abu al-Abbas as-Saffah a ucis majoritatea membrilor Casei Omeiazilor cu excepţia lui Abd er-Rahman I,

care a fugit spre vest şi a întemeiat Emiratul Omeiad independent de la al-Ándalus. Chiar şi fără această separare făţişă, al-Ándalus era menit să aibă o evoluţie istorică distinctă, dat fiind că era statul musulman aflat în cel mai direct şi îndelungat contact cu Europa Latină, avînd în vedere poziţia sa în ambele părţi ale Strîmtorii Gibraltar, confruntarea cu invadatorii vikingi şi relaţiile sale ostile cu Ifriqiya şi Sicilia musulmană.

Forţele musulmane au invadat Sicilia pentru prima dată în 652, dar insula nu a fost disputată la modul serios pînă în prima jumătate a secolului al VIII-lea, cînd vase din Ifriqiya au început să atace Sicilia, Sardinia şi Insulele Baleare.

La sfîrşitul secolului al VIII-lea, Charlemagne a răspuns unei solicitări venite din Insulele Baleare pentru ajutor împotriva atacurilor maure, iar timp de 30 de ani arhipelagul a constituit o bază pentru vasele france care patrulau între Italia, Sardinia, Barcelona şi coasta francă.

Interesul francilor în Italia de Nord a crescut după ce au răsturnat regatul lombard[25], iar tentativa lui Carol cel Mare de a încorpora Veneţia în teritoriile sale i-a adus în conflict cu bizantinii în 806. Oficial supuşi ai Constantinopolului, negustorii veneţieni erau interesaţi de comerţul cu francii, iar un tratat din 812 a confirmat statutul de teritoriu bizantin al Veneţiei, permiţîndu-le totodată cetăţenilor săi să facă negoţ cu francii şi obligîndu-i să-i sprijine pe aceştia împotriva piraţilor din nordul Mării Adriatice. Sub protecţia de facto a celor două mari puteri, puterea navală şi comercială a Veneţiei a crescut într-un ritm susţinut.

Rivalitatea franco-bizantină şi reducerea prezenţei navale bizantine în vest pentru a se ocupa de ameninţarea reprezentată de bulgari în Marea Neagră au deschis calea expansiunii Ifriqiyei în Sicilia. În 800, califul abbasid Harun ar-Rashid l-a numit pe Ibrahim I ibn al-Aghlab emir al Ifriqiyei, primul dintre emirii aghlabizi autonomi care aveau să domnească timp de un secol. Una dintre priorităţile lui Ibrahim a fost crearea unei flote care să protejeze comerţul Ifriqiyei. În anul de după soluţionarea crizei

veneţiene, acel *strategos* bizantin al Siciliei a ajuns la un acord cu solii musulmani pentru a asigura drepturile comercianţilor în porturile celorlalţi[26], iar mai tîrziu conducătorii creştini din Napoli le-au solicitat Aghlabizilor sprijinul împotriva ducatului vecin Benevento. Primele forţe musulmane care au ajuns în Peninsula Italică au asediat inamicii statului Napoli pe ambele coaste, au preluat controlul asupra Strîmtorii Otranto şi au trimis o flotă spre nord pînă la gurile Padului şi în Istria (teritoriul actual al Sloveniei).

Aghlabizii au început să facă raiduri în Sicilia în anii 820[27], dar nu s-au instalat pe insulă decît atunci cînd au fost chemaţi să sprijine o revoltă a comandantului naval bizantin. O forţă expediţionară formată din 70-100 de vase şi zece mii de soldaţi a plecat din Tunis în vara anului 829 şi doi ani mai tîrziu Aghlabizii au cucerit Palermo, care, redenumit al-Madinah, a devenit capitala, principala bază navală şi centrul comercial al noului emirat. Cucerirea insulei a durat pînă la sfîrşitul secolului – Siracusa a căzut în 878, Taormina în 902 –, timp în care Aghlabizii şi-au continuat ofensiva în Marea Adriatică. Asediul din 866 asupra Ragusei (Dubrovnik, Croaţia) a fost contracarat de neaşteptata sosire a o sută de vase bizantine care au ajuns în Adriatica prin vechiul *diolkos* de pe istmul Corint, probabil pentru a evita flotele cretane şi aghlabide din Marea Egee şi Strîmtoarea Otranto. În următoarele trei decenii, forţele bizantine, carolingiene şi aghlabide s-au bătut pentru controlul asupra sudului Italiei şi a Adriaticii, dar la începutul secolului al X-lea Strîmtoarea Messina reprezenta linia de demarcaţie dintre Sicilia musulmană şi Italia creştină. Aflate pe linia frontului între Aghlabizi şi bizantini, Napoli, Amalfi şi alte porturi din sudul Italiei făceau totul pentru a evita ostilităţile cu Sicilia musulmană. Avînd în vedere vechile lor privilegii comerciale la Constantinopol, între secolele al IX-lea şi al XI-lea, comercianţii din Amalfi au profitat de neutralitatea cetăţii lor şi de poziţia ei centrală pentru a deveni intermediari între regatele Europei Apusene, Africa de Nord musulmană – în special Egipt – şi

Imperiul Bizantin. Locuitorii din Amalfi erau „vestiţi aproape în toată lumea”, în timp ce portul însuşi se bucura de statutul de punct de întîlnire al „arabilor, libienilor, sicilienilor şi africanilor”[28] şi era considerat „cel mai înfloritor oraş din Lombardia, cel mai nobil, cel mai ilustru, cel mai îmbelşugat şi cel mai opulent”[29].

Dintr-un anumit punct de vedere, puterea musulmană din zona mediteraneană şi-a atins apogeul la începutul secolului al X-lea, cînd un emirat sau un califat ocupa parţial sau integral Ciprul, Creta, Sicilia, Malta, Balearele, iar în Marea Egee, Parosul şi Naxosul din arhipelagul Ciclade, aflat la nord de Creta, Egina, de lîngă Atena, şi Nea, în largul Dardanelelor. Dintre marile insule mediteraneene, doar Corsica mai era supusă unor principi creştini. Chiar şi aşa, deşi Dar al-Islam crescuse, musulmanii nu erau mai uniţi decît creştinii, aspect deosebit de relevant în ceea ce priveşte balanţa puterii navale în Marea Mediterană. În vest, Omeiazii domneau în Spania şi şi-au sporit cîştigurile prin capturarea Balearelor, care urmau să rămînă sub stăpînire musulmană timp de trei secole. Mai multe emirate mai mici conduceau Marocul, în timp ce guvernatorii aghlabizi ai Ifriqiyei se bucurau de o libertate de acţiune considerabilă în nordul Africii şi în Malta şi Sicilia. Mai la est, emiratul Cretei nu avea obligaţii faţă de nimeni, iar Ciprul era deţinut în comun cu bizantinii, în timp ce pe continent Tulunizii au condus Egiptul între 868 şi 905.

În mai puţin de jumătate de secol, situaţia se schimbase irevocabil deoarece Califatul Abbasid s-a scindat pe linii sectare. Siria a fost pierdută în favoarea Hamdanizilor şiiţi din Irak în 906, Ifriqiya în favoarea Fatimizilor şiiţi trei ani mai tîrziu, iar Egiptul, pentru a doua oară, în favoarea efemerei dinastii a Ikhshidizilor (935-969), aceştia fiind, la fel ca Abbasizii, sunniţi. Între timp, la vest, Abd er-Rahman al III-lea s-a rupt definitiv de restul lumii musulmane autoproclamîndu-se calif sau succesor al lui Mahomed, şi nu emir, adică simplu comandant sau prinţ. Califatul Omeiad de Córdoba nu i-a supravieţuit mult timp, iar

spre sfîrşitul secolului puterea politică din al-Ándalus şi Baleare se dizolvase în vreo 30 de mici state independente numite *taifa*. Dintre toate aceste evenimente, cel mai semnificativ a fost emergenţa Fatimizilor[30], care i-au răsturnat pe Aghlabizi în Ifriqiya şi Sicilia. În 921, aceştia au întemeiat o nouă capitală la aproximativ 90 de mile sud de Tunis, în portul Mahdia, care a devenit punctul de plecare al raidurilor asupra Italiei, Franţei, Spaniei şi a insulelor dintre Malta şi Baleare. Apoi au cucerit Egiptul şi mare parte din Levant, iar noua lor capitală de la Cairo (al-Qahirah, „cea triumfătoare", întemeiată în 969) a eclipsat în scurt timp Bagdadul în calitate de centru comercial şi politic al lumii musulmane, ceea ce a avut efecte profunde asupra comerţului din Mediterana şi din mările musonilor. În ciuda acestei mutări a centrului puterii în lumea musulmană din zona Golfului Persic şi a Bagdadului către estul Mediteranei şi a orientării Fatimizilor către activităţile maritime cît timp au stăpînit Ifriqiya, pe rutele din Mediterana, ridicarea Egiptului fatimid a dus nu la triumf, ci la catastrofă.

Lupta pentru Creta

Cea mai bună perspectivă asupra eşecului – sau absenţei – unei strategii maritime în Mediterana în această perioadă este Insula Creta, a cărei istorie dezvăluie multe dintre complexităţile socioreligioase, politice şi militare ale epocii. Cucerirea Maghrebului şi Andaluziei eliminase influenţa romano-bizantină din nordul Africii şi vestul Mării Mediterane. Dar în al-Ándalus tensiunile etnice şi confesionale dintre arabi, berberi, sirieni şi convertiţii romano-gotici la Islam numiţi *muwalladun* au împiedicat unitatea pentru o mare parte a perioadei islamice. În urma unei serii de epurări sîngeroase, 15.000 de *muwalladun* şi alţii au fugit din al-Ándalus în jurul anului 813. Cam jumătate dintre exilaţi – majoritatea meşteşugari din Toledo şi Córdoba – au migrat spre Maroc. În ciuda lipsei aproape complete a

experienţei pe mare, cei rămaşi par să fi navigat prin Sicilia sau Ifriqiya şi Marea Egee către Egipt, unde „oamenii, numiţi andaluzi, au intrat [în Alexandria] avînd cu ei multe prăzi de pe insulele greceşti”[31]. Alungaţi de guvernatorul abbasid din Egipt şi descurajaţi să se stabilească în alte teritorii musulmane, exilaţii au pornit în 824 spre Creta.

Insula era slab apărată, iar cretanii nu prea îi aveau la inimă pe bizantini, a căror conducere se caracteriza prin taxe împovărătoare şi corupţie. Andaluzii şi-au stabilit capitala la al-Khandak (sau Chandax, astăzi Iraklion), care a devenit centrul urban vibrant al unui emirat cretan autonom. Taxele erau moderate şi insula s-a transformat dintr-o provincie bizantină izolată într-o putere economică de sine stătătoare[32], exportînd vin, miere de albine, brînză şi lemn, mai ales către şantierele navale egiptene. La fel de important, Creta a devenit o platformă de lansare a raidurilor asupra unor insule din Marea Ionică şi Marea Egee, Grecia continentală şi Asia Mică. Pierderea insulei poate fi atribuită faptului că bizantinii nu au recunoscut mutaţia geopolitică din estul Mediteranei după pierderea Egiptului, Levantului şi Africii de Nord în faţa armatelor musulmane. Cine avea un interes strategic în regiune nu putea ignora Creta decît dacă deţinea controlul absolut asupra mării; odată pierdută această poziţie, era o chestiune de timp pînă ce insula avea să fie disputată de puteri rivale.

Emiratul Cretei a înflorit independent de orice stat continental. Deşi musulmanii aveau un duşman comun în Constantinopolul creştin (şi invers), divizările politice dintre Abbasizi şi noile dinastii din vest militau împotriva oricărei coordonări semnificative. Un exemplu grăitor în acest sens s-a manifestat ca urmare a atacului musulmanului Leon de Tripoli asupra Salonicului, al doilea oraş al imperiului, în 905[33]. Avînd în vedere ocuparea de către cretani a unor insule strategice din Marea Egee şi marea lor experienţă în confruntarea cu bizantinii, solicitarea sfatului sau sprijinului lor ar fi reprezentat o măsură rezonabilă pentru orice invadator. Şi totuşi, Leon nu şi-a comunicat

intenţiile, astfel că, atunci cînd s-a apropiat de Creta, la întoarcerea spre Tripoli (în Liban), cretanii, văzîndu-i flota, au crezut că îi invadează bizantinii. Confuzia era de înţeles, deoarece Constantinopolul contestase controlul musulmanilor asupra Cretei încă de la început şi încercase cel puţin de patru ori, fără succes, să reocupe insula.

Abia după mai mult de jumătate de secol de la prădarea umilitoare a Salonicului de către Leon aveau să cucerească bizantinii Creta. În final, soarta insulei a fost pecetluită de lipsa de coordonare între state musulmane rivale, inclusiv Fatimizii, a căror preocupare de a ocupa Egiptul i-a împiedicat să-şi dea seama de importanţa strategică a Cretei – nu neapărat pentru Dar al-Islam, ci pentru propriile ambiţii. La fel cum bizantinii neglijaseră să ia în calcul importanţa Cretei în Marea Mediterană în secolul al IX-lea, eşecul colectiv al liderilor musulmani de a nu pierde insula în favoarea bizantinilor a modificat complet balanţa puterii în estul Mediteranei. Nicefor Focas a atacat insula în 961, iar în calitate de împărat, patru ani mai tîrziu, a ordonat o invazie a Ciprului care a pus capăt condominiului de trei secole cu califatul, care a durat trei secole. Aceasta a fost parte dintr-un efort concertat al lui Nicefor şi al succesorilor săi, care au adus în mare măsură Siria şi Levantul sub stăpînire bizantină pentru prima dată din anii 640. Eforturile de a reocupa Sicilia au eşuat totuşi, iar insula a prosperat sub guvernarea Kalbizilor, care au domnit timp de un secol. Fatimizii şi-au menţinut un interes activ faţă de Italia şi i-au implicat şi pe Kalbizi în lupta cu Córdoba omeiadă. Kalbizii au atacat al-Ándalus în anii 950[34], dar nu au putut face faţă flotei omeiade, iar Abd er-Rahman al III-lea a ripostat cu raiduri asupra Ifriqiyei.

Aceste exemple de lipsă de coordonare şi obiective comune din partea statelor musulmane subliniază faptul că, deşi este un lucru obişnuit să ne gîndim la o Mediterană împărţită între sferele de influenţă creştină şi musulmană, puterea între statele de coastă se dispersa de-a lungul a nenumărate fisuri laice şi religioase. Acest lucru este evident nu doar din punct de vedere

militar, ci şi din expansiunea comerţului est-mediteranean între porturile bizantine şi cele musulmane în secolul al XI-lea şi din neaşteptata combinaţie de materiale şi membri ai echipajului asociată cu vasul de la Serçe Limani. Relaţiile internaţionale din secolul al XI-lea şi de mai tîrziu aveau să se complice şi mai mult deoarece Europa creştină era zguduită de schisma din 1054, care a întărit separarea dintre Răsăritul ortodox şi Apusul catolic, precum şi din cauza emergenţei unor noi puteri maritime care aveau să reorganizeze complet comerţul.

Puterea navală

Între timp, proliferarea statelor musulmane a fost şi bună, şi rea pentru bizantini. După secolul al VII-lea, aceştia nu s-au mai confruntat cu nici o flotă mare, aşa cum s-a întîmplat în Bătălia Catargelor sau în timpul asediilor Constantinopolului, iar flota militară bizantină nu s-a mai aflat în pericolul de a fi copleşită de vreo forţă inamică. Totuşi, dat fiind că nu exista o flotă militară „musulmană" unică, aceştia nu îşi puteau concentra puterea navală pentru a obţine o victorie decisivă pe mare. În schimb, flota bizantină era adesea insuficientă, ca în tentativa eşuată pînă la urmă de a reocupa Sicilia după pierderea Cretei. În timp ce flotele militare bizantină şi abbasidă erau capabile să desfăşoare ample operaţiuni ofensive pe distanţe lungi, cele mai multe flote operau pe o rază relativ redusă faţă de portul lor de origine.

Cît timp nu au existat rivali care să aibă mijloacele sau înclinaţia de a construi o flotă permanentă, marina militară bizantină a reprezentat o forţă mai mult sau mai puţin provizorie formată din mici escadre cărora li se puteau adăuga, la nevoie, nave comerciale, marinari şi pescari. Cînd flota lărgită îşi îndeplinea misiunea, era dizolvată, costurile de întreţinere fiind prea mari pentru a o menţine şi pe timp de pace. Între întemeierea Constantinopolului şi emergenţa islamului,

dimensiunea navelor a scăzut, parţial din cauză că vasele mari nu mai erau necesare şi parţial pentru că ameninţarea crescîndă a invaziilor barbare la frontiera nordică presupunea mai degrabă operaţiuni pe rîuri şi lacuri desfăşurate în tandem cu forţe terestre[35]. Ori de cîte ori era necesar, flote imperiale substanţiale puteau fi lansate în larg, aşa cum s-a întîmplat în luptele împotriva vandalilor din secolele V-VI, însă chiar şi aşa vasele erau mult mai mici decît cele din Antichitate[36].

În secolul al V-lea, nava de război bizantină prin excelenţă era dromonul[37], ce avea doar un singur rînd de vîsle. La început acestea erau nişte vase mici, cu un echipaj numărînd între 20 şi 50 de persoane, dar, odată ce s-au extins flotele militare ale califatelor şi s-au reluat bătăliile navale, în secolul al VII-lea, acestea au început să crească rapid, deşi nu par să fi avut vreodată mai mult de două rînduri de vîsle. Dromonul avea o singură punte care asigura protecţia vîslaşilor, precum şi două sau chiar trei catarge cu vele latine. Avînd între 100 şi 120 de vîslaşi, dromoanele mai mari aveau un efectiv total de aproximativ 160 de oameni, iar în cazuri excepţionale pînă la 200. Spre deosebire de galerele din Antichitate, dromonul nu era prevăzut cu un berbec subacvatic. În schimb, erau dotate cu un pinten[38], o grindă grea prinsă de etravă deasupra liniei de plutire şi menită să distrugă instalaţia de guvernare şi vîslele vaselor inamice. Pintenul nu făcea parte integrantă din cocă, iar dezvoltatea acestuia a rezultat probabil din tranziţia de la vasele la care se construia mai întîi bordajul la cele construite începînd cu osatura, deoarece cocile construite pe baza celui de-al doilea principiu nu puteau rezista şocului unei lovituri de berbec. (E posibil ca berbecii să fi fost abandonaţi deoarece operaţiunile navale s-au mutat din largul mării în ape interioare puţin adînci, unde trebuie fi fost nepractici.) Se pare că vasele musulmane nu difereau prea mult de cele bizantine – constructorii de nave aveau aceeaşi tradiţie, la urma urmei –, doar că se crede că erau mai mari, mai grele şi mai puţin rapide, reflectînd un compromis între viteză şi dimensiune care e o constantă în arhitectura

navală.

Pe lîngă vîslaşi, echipaj şi soldaţi, vasele mai erau proiectate să transporte şi cai[39]. Mai multe mărturii diferite descriu cavaleri care coborau călare de pe vase pe nişte schele, cu toate că nu se ştie cum îi urcau în boxele joase şi înguste. În ciuda perioadei prelungite de conflict maritim între statele bizantine şi cele musulmane şi a evoluţiei unor noi metode de construcţie a vaselor şi a armelor din acea vreme, în afară de pregătirile pentru cîteva campanii specifice, abordarea în general prudentă a puterii navale de către toate părţile implicate a prevenit escaladarea unei curse a înarmării gratuite şi crizele fiscale şi militare specifice epocii elenistice sau secolului XX.

Ostilităţile cu Persia sasanidă i-a făcut pe bizantini să instituie regimente permanente de soldaţi şi navigatori recrutaţi la nivel local însărcinaţi cu apărarea provinciilor în care trăiau[40]. Pentru a contracara ameninţarea califatului în secolul al VII-lea, s-a instituit o permanentizare sporită a marinei militare odată cu formarea flotei de *karabisianoi*[41], în traducere literală „cei de pe galerele de război”, sub conducerea unui comandant care era în esenţă şeful operaţiunilor navale. *Karabisianoi* au devenit o putere, fiind implicaţi în mai multe lovituri de stat înainte ca Leon Isaurianul să-i dizolve. În locul lor a apărut o organizaţie navală tripartită cu o flotă imperială avînd baza la Constantinopol, flote provinciale care operau mai ales la nivel local şi trei flote ataşate themelor (districtelor militare) navale[42], ai căror amirali se aflau în subordinea directă a împăratului. Fiind dependente de conducerea centrală de la Constantinopol, flotele provinciale constituiau ramura navală a armatelor themelor, iar vasele lor mai mici patrulau pentru a preveni atacurile piraţilor şi raidurile inamicilor. Vasele themelor navale aveau echipaje şi provizii asigurate de districtele unde erau staţionate. Thema egeeană proteja Strîmtoarea Dardanele, thema Samos proteja sudul Mării Egee, iar thema Kibyrrhaiot, cu baza la Adalia (Antalya), în Asia Mică, în dreptul Ciprului, proteja estul Mediteranei. Acest aranjament de flote imperiale, provinciale şi

ale themelor a fost menţinut fără modificări substanţiale pînă la mijlocul secolului al XI-lea.

Aceste forţe erau construite şi staţionate în porturi de diferite dimensiuni şi orientări din tot imperiul. Un *neorion* era un port artificial de orice tip, dar în jargonul naval desemna un arsenal unde vasele puteau fi echipate şi reparate, iar armele depozitate. Principalul arsenal al Cornului de Aur din Constantinopol era numit pur şi simplu Neorion, deşi existau şi *neoria* comerciale, mai notabile fiind Prosphorionul de la Constantinopol, din Cornul de Aur, precum şi Porturile lui Iulian (sau al Sofiei) şi Teodosie, la Marea Marmara. Un şantier naval specializat în construcţia navelor de război şi în depozitarea materialelor navale şi a armelor era denumit mai adesea *exartysis* (de la verbul grecesc „a grea"), termen ce a ajuns să fie folosit cu referire la birocraţia responsabilă cu întreţinerea flotei imperiale. Fiecare themă avea un arsenal continental şi unul insular: la Abydos şi pe Lemnos; pe Samos şi la Smyrna; şi la Adalia şi pe Rodos. Şantiere navale provinciale importante se găseau în Sicilia şi Calabria, la Ravenna şi Dyrrachium (Durrës, Albania), pe Eubeea şi în Marea Neagră, la Amisos (Samsun, Turcia), Amasra, Trapezunt şi Herson[43].

Mulţumită litoralului lung şi activ al imperiului, existau marinari experimentaţi pentru echipajele vaselor. Serviciul în cadrul flotei era adesea obligatoriu pentru bărbaţii înscrişi în registrul statului, a căror întreţinere era plătită din veniturile obţinute de pe pământurile lor sau, dacă acestea erau insuficiente, din impozitele plătite de alţii. Cele mai multe echipaje îşi făceau serviciul în regiunile lor de baştină, dar adeseori themele trimiteau oameni şi în alte zone. Echipajele permanente ale themelor navale şi ale flotelor provinciale reprezentau doar nucleul unei forţe care putea fi mărită, dacă împrejurările o cereau, prin recrutări sau angajarea unor mercenari din imperiu sau străini[44], mai ales varegi din Rusia kieveană, franci, veneţieni, genovezi şi alţii din comunităţile de negustori stabiliţi la Constantinopol.

Deşi comerţul maritim şi apărarea navală erau deosebit de

importante pentru sănătatea Imperiului Bizantin, atitudinile medievale faţă de marinari şi activităţile lor erau marcate de o tensiune constantă. Moştenitorii bizantini ai tradiţiei navale romane şi-au transformat capitala în unul dintre cele mai importante porturi maritime ale vremii şi au ocupat o mare presărată cu arhipelaguri ce nu diferea, din punctul de vedere al geografiei sau al resurselor, de epoca strămoşilor lor atenieni sau ionieni. Iar la fel ca în Grecia antică, dispreţul faţă de cei care aveau o legătură directă cu marea era ceva obişnuit. În secolul al IX-lea, aflînd că un vas acostase într-un loc unde putea fi văzut din palatul împărătesei, Theophil a ordonat ca nava să fie distrusă pe motiv că implicarea în comerţ era sub demnitatea imperială; sau, cum şi-a admonestat el soţia: „Dumnezeu m-a făcut împărat, tu ai fi în stare să mă faci căpitan de vas”[45]. În listele imperiale de precedenţă din secolele IX-X[46], amiralii flotei imperiale şi din thema Kibyrrhaiot nu s-au aflat niciodată printre primii 20 de oameni în stat, în timp ce aceia din thema Samos şi cea egeeană erau pe la coada listei.

În acelaşi timp, oraşe precum Constantinopolul depindeau de comerţul de peste mări pentru alimente, mărfuri obişnuite şi bunuri de lux, iar investiţiile statului bizantin în marina militară arată angajamentul său de a securiza rutele maritime. Acelaşi lucru îl arată şi eforturile administraţiei de a reorienta fluxul traficului către anumite porturi, nu doar pentru a asigura colectarea drepturilor vamale şi a taxelor, ci şi pentru a monitoriza sosirile şi plecările comercianţilor străini cărora li se eliberau paşapoarte şi ale căror şedere şi piaţă de desfacere erau limitate. Prevederile unui tratat din 907 cu Rusia kieveană sînt tipice: „Acei ruşi care vor ajunge aici vor locui în mahalaua Sfîntul Mamas. Stăpînirea va trimite slujbaşi pentru a le înscrie numele, iar apoi aceştia vor primi îngăduinţa pe o lună, mai întîi cei născuţi în Kiev, apoi cei din... celelalte oraşe. Ei nu vor intra în oraş decît pe o singură poartă, neînarmaţi, cîte 50 odată, însoţiţi de un agent al împăratului. Ei pot face negoţ după nevoile lor, fără a plăti dări”[47]. În ciuda suspiciunii cu care erau priviţi

comercianţii străini, faptul că marinarii nu puteau urca pe scara socială a făcut ca, în domeniul comerţului, bizantinii să depindă tot mai mult de străini.

Apelul la recruţi străini pentru a forma echipajele vaselor este o practică obişnuită în rîndul marinelor militare, deşi adesea neglijată, exceptînd cazul în care o anumită flotă aparţine unui popor despre care se consideră că, asemenea califilor musulmani, are o aversiune înnăscută faţă de mare. S-au făcut multe presupuneri despre contextul religios în care musulmanii privesc marea, iar unii critici s-au mulţumit să combine originile deşertice ale islamului cu religia însăşi şi să conchidă, după cum afirma recent un istoric, că „în cel mai rău caz islamul era ostil faţă de mare, iar în cel mai bun caz o ignora”[48]. Într-o poveste care este adesea citată ca dovadă a antipatiei musulmanilor faţă de mare se relatează că, fiind informat de faptul că „marea este o făptură grandioasă pe care umblă nişte făpturi slabe – precum viermii pe o bucată de lemn”[49], Omar, al doilea calif, „a sfătuit... ca musulmanii să fie împiedicaţi să navigheze. Nici un arab nu călătorea pe mare în afara celor care o făceau fără ştirea lui Omar şi care erau pedepsiţi de el pentru aceasta”. Deşi este posibil ca arabii din Mecca şi Medina să fi fost novici în comerţul maritim, Arabia este o peninsulă şi Omanul, Yemenul şi Nabathaea în special au tradiţii vechi în domeniul navigaţiei. În poezia arabă preislamică există exemple ale cunoştinţelor arabilor despre mare, iar Coranul este plin de pasaje despre navigaţie şi vase ghidate de Allah cel milostiv: „Dumnezeu este cel care v-a supus vouă marea ca pe ea să plutească corăbiile din porunca Sa şi pentru ca voi să căutaţi harul Său. Poate veţi mulţumi!”[50]. Făcînd comerţ în sau între Imperiile Bizantin şi Sasanid, arabii cunoşteau destul de bine politicile militare şi fiscale imperiale şi au adoptat rapid procedurile administrative pe care le-au întîlnit în teritoriile cucerite. Acest lucru este evident mai ales în contextul organizării navale a califatului, ce reflecta practica bizantină şi a fost reprodusă şi în Africa de Nord şi în al-Ándalus.

Moavia a înţeles importanţa pe care avea s-o aibă puterea navală pentru securitatea Egiptului; cînd a cucerit Alexandria, acesta a ocupat rapid şantierul naval al oraşului, pe care arabii îl numeau *dar al-sina'a*[51], adică „spaţiu de lucru", termen ce a intrat în limbile romanice sub forma „arsenal", probabil prin intermediul comercianţilor veneţieni care făceau negoţ în Egipt la începutul secolului al VIII-lea. Cum musulmanii aveau reputaţia că sînt neîndemînatici, este demnă de reţinut creşterea numărului de şantiere navale egiptene după cucerire. În timp ce bizantinii se descurcaseră cu un arsenal la Alexandria şi unul în Golful Suez, musulmanii au mai construit altele la Rosetta, Damietta şi Tinnis, în Delta Nilului, şi încă unul la Fustat[52]. Pentru a ajuta la asigurarea unor provizii de lemn din surse locale, autorităţile au instituit şi au reglementat plantarea unor salcîmi „pentru flotă" începînd cel mai tîrziu din secolul al VIII-lea[53].

Califatul avea, de asemenea, un arsenal la Akko (Acra) şi o bază navală importantă la Tars, în Asia Mică[54]. Întemeietorii Tunisului au strămutat o mie de constructori navali copţi, împreună cu familiile lor, din Alexandria, considerîndu-se că aceştia le-au oferit Omeiazilor posibilitatea de a-şi crea o flotă care urma să redefinească balanţa puterii navale în centrul Mediteranei. La Susa (Sousse), aflat la sud de Tunis, a existat un arsenal al Aghlabizilor pînă cînd a fost înlocuit de capitala fatimidă Mahdia. Situată pe o peninsulă îngustă, lungă de un kilomentru şi jumătate şi separată de continent printr-un zid mare, Mahdia oferea o protecţie excelentă pentru flotele moştenite de la Aghlabizi. Porturile mai vestice din Maghreb şi al-Ándalus existau dinaintea dominaţiei musulmane, dar, deşi Ceuta şi Algeciras păzeau Gibraltarul, este puţin probabil ca ele să fi găzduit vreun arsenal pînă ce Abd er-Rahman al II-lea a creat o flotă militară, în secolul al IX-lea.

În anii 700, guvernatorii provinciilor de coastă ale califatului deţineau flote autonome, dintre care cea egipteană, cea mai renumită, este probabil reprezentativă. Cele trei surse primare de sprijin erau reprezentate de plăţile în numerar pentru

întreţinerea vaselor şi a echipajelor, rechiziţionarea unor bunuri necesare pentru flotă şi recrutarea marinarilor din toată ţara[55]. În primele faze ale expansiunii musulmane, cele mai multe dintre echipajele vaselor erau constituite din greci şi copţi egipteni născuţi în zonele de coastă controlate anterior de bizantini. Se spune că Usman, al treilea calif, ar fi decretat că musulmanii nu pot fi înrolaţi pentru a lupta pe mare împotriva voinţei lor, şi totuşi cele două grupuri din care se pare că proveneau majoritatea soldaţilor din infanteria marină erau descendenţii imigranţilor arabi din Egipt (*muhajirun*) şi nonarabii convertiţi la islam (*mawali*)[56]. Marinarii şi pescarii berberi şi vizigoţi, arabii strămutaţi şi poate şi copţii formau echipajele flotelor nord-africane. Unele sate, oraşe şi provincii trebuiau să asigure marinari (şi întreţinerea lor) pe bază de recensământ. Pentru a împiedica dezertările, bătrînii sau oficialii garantau că marinarii lor îşi vor „îndeplini misiunile ca marinari, fără să se dea la o parte”[57] sau să absenteze nemotivat. Ca alternativă, sătenii puteau plăti pe cineva din altă regiune ca să-i reprezinte, practică ce este posibil să fi avut ca rezultat o flotă cu echipaje formate în principal din marinari profesionişti.

În general, viaţa pe mare tindea să-i atragă doar pe cei săraci. (În timpul Omeiazilor, flota egipteană avea trei categorii de plăţi pentru marinari[58], echipajul fiind cel mai prost plătit, urmat de soldaţii nonarabi din infanteria marină şi apoi de cei de origine arabă. Se spunea că şi pîinea marinarilor era de calitate inferioară.) Chiar şi aşa, echipajele de mare calibru implicau o remunerare pe măsură, ceea ce intervenea în general doar ca urmare a unei crize. După cum observa un cronicar musulman după atacul bizantinilor asupra Damiettei din 853, „din acest moment [stăpînirea] a început să se arate foarte preocupată de flotă, iar aceasta a devenit o chestiune de cea mai mare importanţă în Egipt. S-au construit nave de război, iar soldaţii din infanteria marină au ajuns să fie plătiţi la fel ca şi soldaţii de pe uscat. Doar oamenii deştepţi şi pricepuţi erau primiţi”[59]. La celălalt capăt al Mediteranei, cînd Omeiazii şi-au creat o flotă, în

secolul al IX-lea, Abd er-Rahman al II-lea a ordonat „să fie recrutaţi de pe coastele Andaluziei oameni ai mării, care au fost bine plătiţi”[60]. În cazuri extreme, autorităţile recurgeau la recrutări forţate[61], iar în Ifriqiya fatimidă potenţialii membri ai unor echipaje erau uneori încarceraţi pentru a-i avea la îndemînă la începutul sezonului de navigaţie, practică pe care o criticau chiar şi unii funcţionari fatimizi. La fel ca bizantinii, şi conducătorii musulmani se bazau pe mercenari, iar conducătorii aghlabizi şi kalbizi din Sicilia îşi formau echipajele din sclavi, oameni liberi, evrei şi creştini, iar ofiţerii îi recrutau dintre slavii liberi sau robi.

O diferenţă marcantă între flotele musulmană şi bizantină se regăsea în diviziunea muncii. Echipajele musulmane aveau tendinţa să se specializeze, în timp ce marinarii bizantini „erau şi vîslaşi, şi luptători în acelaşi timp”[62]. Dacă se întîmpla să fie pricepuţi la repararea vaselor, de pildă, făceau şi asta pe lîngă vîslit şi luptat. La fel, ofiţerii trebuiau să fie pricepuţi la interpretarea condiţiilor meteo şi navigaţia astrală şi pregătiţi să-şi conducă oamenii în luptă. Un comandant musulman avea o responsabilitate vastă în ceea ce priveşte vasele, începînd de la construirea acestora: „El ar trebui să cerceteze construcţia vaselor, părţile care le alcătuiesc, îmbinarea părţilor şi scoaterea sau unirea lor potrivită. El trebuie să încerce să găsească cele mai bune vîsle şi să le aleagă cu grijă; şi ar mai trebui să aleagă catargele şi pînzele cele mai bune”[63]. Dar echipajele aflate sub comanda sa includeau şi călăfătuitori care în principiu nu aveau nici o altă funcţie[64], precum şi navigatori, meteorologi şi medici specializaţi, în timp ce alţi ofiţeri se ocupau strict de vîslaşi, care nu luptau, şi de soldaţii din infanteria marină, care nu vîsleau.

Cu toate că liderii andaluzi depindeau de marinari ca să asigure transportul şi comunicarea cu Maghrebul, comunităţile de marinari din vestul Mediteranei nu stau în prim-planul relatărilor scriitorilor din acea vreme. Disjuncţia a rezultat din faptul că, deşi statele musulmane şi creştine controlau ţinuturile din vestul Mediteranei, nu făceau prea multe eforturi pentru a-şi

exercita dominaţia şi pe mare. Dar marinarii existau cu siguranţă, iar la sfîrşitul secolului al VIII-lea autorii musulmani şi creştini deopotrivă făceau distincţie între „mauri”, berberi din vestul Algeriei şi Maroc şi „sarazini”, arabi din Emiratul Omeiad din Córdoba[65]. Asemenea categorii largi omit ideea că aceste grupuri se amestecau foarte mult, ignorînd cu totul faptul că mai existau şi comunităţi maritime mozarabe creştine pe care conducătorii, atît în Spania, cît şi în Maroc, îi priveau cu suspiciune şi care jefuiau şi făceau comerţ pe cont propriu cu Provence, Corsica, Baleare şi Sicilia. Indiferenţa emiratului faţă de comunităţile sale maritime s-a schimbat în urma raidurilor vikingilor danezi din 844, la care Abd er-Rahman al II-lea a răspuns prin adoptarea unei abordări cuprinzătoare a apărării de coastă de la Lisabona pînă în Marea Mediterană şi a creat arsenale la Sevilla, Almería şi Tortosa[66].

Strategie, tactici şi arme

Nici bizantinii şi nici arabii nu au căutat lupte înverşunate pe mare decît dacă deznodămîntul era sigur[67], ceea ce rareori se întîmpla. Deşi existau deja unele reguli de bază privind utilizarea strategică a puterii maritime, resursele, costurile, politica, geografia şi dificultăţile de comunicare făceau ca operaţiunile navale să fie problematice. Tacticile navale prezentau un interes considerabil atît pentru bizantini, cît şi pentru musulmani, dar manualele care s-au păstrat erau scrise de autori cu o experienţă practică redusă sau inexistentă în ceea ce priveşte luptele navale[68], ce au plagiat surse antice, care, de exemplu, prin folosirea ramelor, erau irelevante pentru Evul Mediu. Pe lîngă neutralizarea unor corăbii cu pintenii navelor lor, comandanţii flotelor mai aveau la dispoziţie o varietate de arme cu rază lungă de acţiune[69], printre care catapulte care aruncau pietre, suliţe, vase de ceramică în care se aflau insecte şi şerpi veninoşi sau var nestins şi vase cu foc. Cea mai sofisticată armă a vremii era un fel

de aruncător de flăcări cunoscut astăzi drept „focul grecesc”. Inventatorul era un refugiat sirian pe nume Kallinikos, care „a născocit un foc naval cu care a aprins corăbiile arabilor şi le-a ars cu tot cu echipaje”[70] în timpul asedierii Constantinopolului de către musulmani, în anii 670. Ca sistem, focul grecesc avea la bază un lichid inflamabil făcut din păcură brută sau distilată încălzit într-un rezervor din bronz ţinut sub presiune şi împroşcat printr-un ajutaj ataşat unui aparat de pompare. Focul grecesc le oferea celor care îl foloseau un avantaj psihologic enorm. Pe lîngă focul în sine, foalele folosite pentru a încălzi lichidul producea un zgomot înspăimîntător, iar duzele prin care ţîşneau flăcările aveau formă de animale sălbatice, pentru ca „focul ce urma să fie azvîrlit spre duşman prin ţevi să iasă din gurile acestor capete ca şi cum ele ar scuipa focul”[71].

Focul grecesc era unul dintre cel mai bine păzite secrete ale bizantinilor, transmis din generaţie în generaţie timp de secole de descendenţii lui Kallinikos. Într-un manual de administraţie imperială din secolul al X-lea, Constantin al VII-lea scria că oricui ar fi dezvăluit detalii despre această armă ar trebui să i se retragă rangul sau funcţia şi acela să fie „afurisit şi dat ca exemplu de-a pururea, fie el împărat, patriarh sau oricine altcineva”[72]. În ciuda acestor ameninţări şi măsuri de precauţie, flotele musulmane aveau deja informaţii despre focul grecesc în 835[73], cînd nişte marinari aghlabizi l-au folosit în Sicilia, iar în următorul deceniu Abd er-Rahman al II-lea şi-a înarmat vasele andaluze cu acest sistem. Aghlabizii le-au lăsat moştenire aceste cunoştinţe Fatimizilor, care le-au folosit în cucerirea Egiptului şi le-au răspîndit rapid spre sud. Geograful al-Muqaddasi din secolul al X-lea afirma că focul grecesc era indispensabil pentru tranzitarea Strîmtorii Bab el-Mandeb, unde „fiecare corabie… trebuie să aibă la bord oameni înarmaţi şi unii care să arunce focul grecesc”[74]. Totuşi, chiar şi înainte de a dobîndi focul grecesc, musulmanii au dezvoltat măsuri de protecţie împotriva acestuia. Conform unei mărturii din secolul al VIII-lea, conducătorul arsenalelor egiptene a inventat „ceva de care nu s-a mai auzit vreodată. A luat nişte

bumbac şi nişte minerale; le-a amestecat şi a uns corăbiile flotei cu acest amestec, astfel că, atunci cînd focul era împroşcat de greci, corăbiile nu ardeau. Iar aceasta am văzut-o cu ochii mei: corăbiile erau lovite de focul grecesc şi nu ardeau, ci focul se stingea pe loc”[75]. În plus, existau şi haine ignifuge[76]. Una dintre reţete presupunea înmuierea unei pelerine într-un amestec de talc, alaun, amoniu, hematit, ghips, urină stătută şi albuşuri de ou. Asemenea straie erau folosite pentru protecţia atît a soldaţilor, cît şi a cailor (focul grecesc era folosit şi pe uscat), însă nu se ştie dacă erau utilizate şi pe mare. Pentru protecţie împotriva armelor tradiţionale, marinarii purtau totuşi zale, armuri şi haine căptuşite[77].

De-a lungul secolelor de conflict cu puterile musulmane, marele avantaj al bizantinilor a fost că niciodată nu le-au lipsit materiale navale esenţiale precum lemnul, smoala, cînepa şi ferţele[78]. Cheresteaua pentru construcţia vaselor avea ca surse pădurile de pe coastele Asiei Mici, din Grecia continentală, de pe coasta adriatică a Iliriei, din sudul Italiei şi Sicilia, precum şi din Cirpu şi Creta. Dezavantajul acestei abundenţe era că, indiferent în care parte a imperiului atacau, invadatorii puteau de obicei să-şi procure atît materialele, cît şi informaţiile necesare pentru a-şi construi sau a-şi repara propriile corăbii, iar tocmai căutarea acestor avantaje a stimulat unele dintre primele campanii musulmane. Califii şi emirii erau continuu presaţi să garanteze aprovizionarea cu lemn pentru construirea corăbiilor, pentru construcţii şi combustibil pentru uz domestic şi industrial – cuptoare de topit şi de ardere –, aceste nevoi neputînd fi satisfăcute prin exploatarea pădurilor mult mai puţine din nordul Siriei, Maghreb sau al-Ándalus[79]. Bătălia Catargelor a fost numită astfel în cronicile arabe deoarece s-a desfăşurat pentru procurarea cherestelei pentru catarge de pe coastele împădurite aflate mai sus de Phoenix, iar Ciprul, Creta şi Sicilia erau la fel de atractive pentru pădurile lor şi pentru alte resurse ca şi pentru poziţia lor dominantă de-a lungul axei est-vest a comerţului mediteranean.

Comerţul

Izvoarele arheologice şi cele scrise atestă diversitatea rutelor şi mărfurilor aflate în circulaţie pe Marea Mediterană, dar la sfîrşitul epocii romane erau preponderente transporturile *annona*, de cereale ce urmau a fi folosite pentru a face pîine care să fie distribuită gratuit maselor – pîinea din expresia „pîine şi circ”. Această practică a suferit schimbări drastice în secolul al IV-lea, cînd flotele din Alexandria au fost redirecţionate către Constantinopol, iar cele din Africa şi-au pierdut din importanţă, dată fiind micşorarea populaţiei Romei[80]. În secolul al VI-lea, între 1.200 şi 1.800 de corăbii erau implicate în comerţul *annona*, cele mai multe dintre acestea făcînd două călătorii dus-întors pe sezon. În afara acestor vase subvenţionate de stat, alţi şase pînă la nouă sute de comercianţi independenţi îşi aveau baza la Constantinopol. *Annona* a încetat după cucerirea Alexandriei de către persani, în anul 617, iar bizantinii au încetat distribuirea gratuită a cerealelor în anul următor. Orice speranţă de revitalizare a acestui comerţ a încetat odată cu cucerirea Egiptului de către arabi şi redeschiderea de către Abd Allah a vechiului canal dintre Nil şi Marea Roşie pentru a facilita transportarea cerealelor către porturile Jeddah – înfiinţat în 646 – şi Yanbu[81], care deserveau oraşele sfinte Mecca, respectiv Medina. De aceasta nu au beneficiat doar cetăţenii porturilor arabe, ci şi pelerinii tot mai numeroşi care veneau în hagialîc. Îmbunătăţirile realizate pe canalul abandonat dintre Nil şi Marea Roşie – Canalul Conducătorului Drept-credincioşilor[82] – l-au făcut navigabil doar atunci cînd Nilul se revărsa. Chiar şi aşa, pierderea de către Alexandria a celui mai important partener comercial mediteranean a făcut ca populaţia acesteia să scadă de la maximul de 800.000 de locuitori în perioada imperială pînă la aproximativ 100.000 în anul 860[83]. Chiar dacă nu compensa oportunităţile pierdute ale Alexandriei, comerţul s-a intensificat de-a lungul coastei Africii de Nord, precum şi între Ifriqiya, Sicilia

şi sudul Italiei şi între coastele vestice ale Maghrebului şi Andaluziei şi de-a lungul lor. Aceasta se datora atît vitalităţii statului islamic, cît şi expansiunii carolingiene în nordul Italiei şi Europa Centrală, care a stimulat comerţul transalpin pentru a satisface cererea de mărfuri mediteraneene din nord[84]. Dezvoltarea comerţului cu sclavi şi cherestea a reprezentat un avantaj pentru transportatorii din Marea Adriatică[85], în special pentru veneţieni şi musulmani, care uneori erau rivali, dar adesea întreţineau o relaţie simbiotică.

Prea puţinele surse păstrate nu ne pot oferi decît instantanee ale comerţului de-a lungul secolelor. Cea mai cuprinzătoare listă a bunurilor tranzacţionate în mod obişnuit se găseşte în *Tratatul privind închirierea corăbiilor*, scris de arabi în secolul al X-lea, care enumeră o serie de mărfuri, alimente esenţiale şi de lux, animale, textile, materii prime, sclavi, pietre preţioase, aur şi argint. Alimentele esenţiale cuprindeau diferite cereale şi boabe, ulei, miere de albine, oţet, curmale, măsline, stafide şi sare. Printre delicatese se numără orezul, lupin comestibil, „marmelade, sucuri concentrate, băuturi permise, ceea ce se foloseşte la asezonarea brînzei, iaurt uscat, rapiţă, iaurt, unt, lapte bătut uscat şi brînză de vaci", precum şi „fructe... mîncate de plăcere... nuci, alune, seminţe de pin şi alte fructe proaspete sau uscate... carne prăjită, peşte, piper, legume, seminţe şi ouă"[86]. Aceste liste sînt completate de dovezile arheologice de la Yassi Ada, Serçe Limani şi alte situri unde s-au descoperit o gamă eclectică de mărfuri care denotă o viaţă economică mai complexă decît cea prezentată în mod obişnuit în textele scrise.

În ciuda pericolelor naturale şi artificiale ale călătoriilor pe mare în perioada medievală, oameni care se încadrau într-un spectru economic, religios şi geografic foarte larg se îmbarcau pe corăbii din tot felul de motive. Comercianţii adesea îşi însoţeau mărfurile; solii şi alţi demnitari pendulau între Constantinopol şi Veneţia, între valea Padului, Mahdia şi Palermo ori între Ceuta şi Sevilla; iar oamenii Bisericii frecventau ruta dintre Roma şi Constantinopol. Un motiv important pentru care călătoreau cei ce

nu se ocupau cu negoţul îl constituiau pelerinajele sau procurarea moaştelor, cu toate că aceste activităţi erau uneori legate de comerţul cu mărfuri obişnuite. Bazilica San Marco din Veneţia a fost construită pentru a găzdui trupul Sfîntului Marcu după ce nişte comercianţi l-au furat din biserica evanghelistului din Alexandria.

Indiferent de loc, condiţiile de la bord erau oneroase. Reglementările bizantine le ofereau pasagerilor bărbaţi un spaţiu de trei coţi pe un cot (1,1 metri pătraţi), în timp ce „femeile de la bord vor avea loc de un cot; iar un băiat... jumătate de cot”87. În timp ce vasul transporta apă pentru toată lumea, pasagerii erau responsabili de propria mîncare, pe care şi-o pregăteau singuri. Nu se ştie dacă femeilor le era permis să se amestece cu bărbaţii la bordul corăbiilor bizantine, dar practica musulmană încuraja separarea strictă a celor două sexe, cazînd bărbaţii şi femeile pe punţi diferite sau cel puţin asigurîndu-le toalete separate, „ca să nu fie văzuţi atunci cînd trebuie să le folosească”. Există şi situaţii în care femeile călătoreau la bordul vaselor în cadrul unor operaţiuni militare. Cînd califul Usman i-a dat lui Moavia permisiunea să atace Ciprul, a spus: „De doreşti să călătoreşti cu soţia ta, te vom lăsa; altfel nu”88, presupunînd că Moavia nu ar fi riscat viaţa soţiei sale pe mare. Aceasta, posibil împreună cu sora sa, a călătorit cu flota, în timp ce soţia altui ofiţer ar fi lăudat eforturile unui subordonat de a salva corabia.

Desigur, sclavii nu erau trataţi cu atîta consideraţie, puţini dintre aceştia scriind despre greutăţile îndurate. Totuşi, există foarte multe situaţii relatate de o serie de scriitori din medii diferite. Luate împreună, aceste pasaje descriu un iad plutitor de neînchipuit pentru cei care au avut norocul să nu fi trăit o asemenea experienţă. Conform celor spuse de Ioan Kaminiates, după ce a prădat Salonicul, Leon de Tripoli a trimis mii de prizonieri luaţi în robie către Tars în condiţii care pot fi comparate cu comerţul transatlantic cu sclavi de mai tîrziu:

> Barbarii ne-au pus picioarele în fiare şi ne-au îngrămădit pe toţi pe corăbii ca pe nişte lucruri neînsufleţite, fără măcar să ne lase să respirăm, ci sufocîndu-ne de

îngrămădiţi ce eram… Eram chinuiţi de foame şi de sete şi plini de vînătăi de la îmbulzeală… Dar cel mai chinuitor era că nu aveam unde să ne facem nevoile, deoarece n-ai încotro, că te scapi pe tine. Mulţi oameni, mai ruşinoşi, s-au străduit să se ţină, punîndu-şi astfel viaţa în primejdie[89].

În timp ce sclavia era obişnuită în Europa, mulţi dintre sclavii europeni erau exportaţi în al-Ándalus, Africa şi Orientul Apropiat. Negustorii veneţieni se aflau în avangarda comerţului, cumpărînd sclavi din Roma pentru a-i exporta în Africa încă din anul 748, tocmai cînd papa încerca să pună capăt traficului cu creştini cumpărîndu-i şi eliberîndu-i[90]. Eforturile de a limita negoţul au continuat, dar comercianţii veneţieni (printre alţii) au continuat timp de secole să ignore tratatele şi decretele papale ce limitau sau interziceau vînzarea creştinilor către musulmani.

Contractele şi aruncarea peste bord

În acelaşi timp, o respectare mai scrupuloasă a restricţiilor religioase referitoare la cămătărie a condus la schimbări semnificative în felul cum era finanţat comerţul maritim, nu doar printre creştini, ci şi în rîndul musulmanilor şi evreilor. Statul bizantin recunoştea riscurile considerabile pe care le implicau călătoriile pe mare, astfel că a permis ca dobînzile cele mai mari să fie aplicate împrumuturilor maritime[91], începînd cu 12% pe an în secolul al VI-lea şi ajungînd pînă la 12% per călătorie – cam de două ori rata pentru un împrumut obişnuit – în secolul al IX-lea. Pericolul considerabil făcea dificilă strîngerea de capital pentru operaţiuni maritime la scară mare. Drept urmare, redactarea unor contracte şi asigurări tot mai sofisticate era la fel de importantă pentru dezvoltarea comerţului maritim ca şi evoluţiile din politică, armament sau construcţiile navale. Legislaţia medievală era eminamente personală şi religioasă, mai degrabă decît teritorială şi politică; asta înseamnă că oamenii trebuiau să respecte mai mult legile comunităţii lor decît pe cele ale statului. Musulmanii şi evreii erau guvernaţi în general de

una sau alta dintre şcolile de drept cu rădăcini în tradiţia religioasă, în timp ce comercianţii creştini operau conform unor coduri de legi promulgate de propriile state tributare mai mult practicii romano-bizantine. Disputele din cadrul comunităţii erau gestionate în conformitate cu tradiţia juridico-religioasă a comercianţilor, în timp ce disputele dintre comunităţi erau soluţionate după legile religioase ale comunităţii-gazdă. În timp, contractele comerciale ale evreilor, creştinilor şi musulmanilor au dezvoltat totuşi trăsături similare. Acest lucru nu este surprinzător, întrucît comercianţii, deşi competitivi, sînt totodată înclinaţi şi spre colaborare, făcînd schimb de informaţii şi adaptîndu-se la diferite modalităţi de a face afaceri pentru a nu-şi periclita potenţialul lucrativ.

Dreptul maritim bizantin a fost codificat în aşa-numitul *Nomos Rhodion Nautikos*[92], nume care aminteşte de perioada de glorie a Rodosului ca putere maritimă, în secolul al III-lea î.e.n., cu toate că legile, aşa cum s-au păstrat, au fost codificate probabil între anii 600 şi 800 e.n. Principiile de bază erau împărtăşite de cei care făceau comerţ pe Marea Mediterană în toată această perioadă, iar multe dintre principiile legilor sînt reflectate în *Tratatul privind închirierea corăbiilor şi creanţele dintre părţi (contractante)*[93], o colecţie musulmană de *responsa* pe subiectul dreptului maritim compilată de un jurist andaluz în secolul al X-lea. În termeni generali, atît *Nomos Rhodion Nautikos*, cît şi *Tratatul* reglementează cinci aspecte ale transportului maritim: proprietarii vaselor, echipajul şi comercianţii; transportul mărfurilor; legile privind aruncarea peste bord şi avariile comune; recuperarea navelor şi încărcăturilor pierdute; şi dreptul comercial şi contractele.

Cele cîteva diferenţe mari dintre dreptul maritim bizantin şi cel islamic se referă în principal la felul în care şi momentul cînd erau oamenii plătiţi pentru serviciile lor şi la aspecte ce ţineau de răspundere. În timp ce echipajele bizantine aveau tendinţa de a lucra pentru o parte din profiturile unei călătorii (practică perpetuată şi în perioada de glorie a puterilor maritime italiene),

marinarii musulmani erau plătiţi conform principiilor Coranului: „Oricine tocmeşte pe cineva, să-l tocmească pentru o plată fixă şi pe un răstimp anume”[94]. Existau avantaje şi dezavantaje în cazul ambelor sisteme. Faptul că primeau o parte din profituri le oferea marinarilor un stimulent pentru a asigura succesul călătoriei, dar nu garanta nimic în cazul eşecului. Plăţile fixe făceau ca viaţa să fie mai previzibilă pentru echipaj (şi pentru oricine era responsabil cu calcularea costurilor călătoriei), dar pe salariaţi nu îi interesa cum se va încheia călătoria, iar proprietarii nu aveau motive să plătească mai mult decît era strict necesar. Aşa cum sugerează schimbarea nomenclaturii, proprietarii de peste tot au început treptat să prevaleze, în timp ce marinarii, care erau la un moment dat parte a „companiei” vasului şi care se bucurau de condiţiile financiare şi fizice bune de pe corabie, au devenit membri ai „echipajului” prost plătiţi şi exploataţi mai ales pentru forţa lor fizică, fiind adesea înşelaţi[95].

Contractul de transport al mărfii pe mare specifica în general vasul utilizat, inclusiv numele acestuia, greementul, ofiţerii şi ruta. Toate tradiţiile accentuau importanţa verificării stării de navigabilitate a vasului, iar liniile de încărcare erau marcate pe corpul navei pentru a se evita supraîncărcarea[96] – practică abandonată de la începutul perioadei moderne pînă spre sfîrşitul secolului al XIX-lea. Inovaţiile majore în dreptul musulman corelau navlul cu distanţa acoperită şi includeau diferenţa de preţ obţinută în cazul în care bunurile trebuiau vîndute în alt port decît cel prevăzut în contract[97]. În secolul al XI-lea, comercianţii evrei, creştini şi musulmani foloseau în primul rînd trei tipuri de contracte comerciale – împrumutul maritim, *societas maris* (asociaţie a mării) şi *commenda* (ceva oferit *in commendam*, pe încredere) – care distribuiau riscul, creau grupuri mai mari de potenţiali investitori, garantînd totodată despăgubiri legale în cazul unor acţiuni necinstite, şi le permiteau oamenilor să profite de comerţ fără să recurgă la camătă. Şi islamul, şi iudaismul, şi creştinismul interziceau împrumutarea banilor cu dobîndă celor de aceeaşi religie[98], deşi nu se

restricţiona perceperea unor dobînzi de la persoanele de alte religii.

În dreptul bizantin, un creditor îi oferea un împrumut maritim unui comerciant care se angaja prin contract să returneze suma cu o rată fixă a dobînzii[99]. Creditorul nu îşi putea recupera banii dacă vasul nu reuşea să ajungă la destinaţie, dar profitul său nu scădea în cazul în care debitorul trebuia să-şi vîndă încărcătura în pierdere. Chiar dacă dobînda era plătită doar la finalul călătoriei cu condiţia să nu se fi pierdut capitalul, în 1236 papa a condamnat împrumuturile maritime pe motiv că o asemenea dobîndă reprezenta o formă de cămătărie[100]. Acordul numit *societas maris* reprezenta un parteneriat de „capital, mînă de lucru sau orice altceva: pricepere, cunoştinţe sau poate relaţii”[101] în care cei care investeau bani, efort sau bunuri împărţeau în mod egal profiturile sau pierderile expediţiei. *Societas maris* era privit drept un acord reciproc, mai degrabă decît ca unul în care o investiţie era oferită uneia dintre părţi[102]. *Isqa* din dreptul iudaic era asemănător, referindu-se la un singur creditor a cărui investiţie era „pe jumătate împrumut, pe jumătate depozit”[103]. Împrumutul nu implica o dobîndă şi trebuia plătit indiferent de rezultatul călătoriei. Dacă aceasta avea succes, depozitul trebuia returnat, împreună cu profiturile generate, iar dacă operaţiunea eşua, depozitul era pierdut.

Spre deosebire de *societas maris* sau de *isqa*, *qirad*-ul musulman combina aspecte ale parteneriatului şi angajării forţei de muncă[104], dar nu era suspect de cămătărie. În cazul *qirad*-ului, banii nu erau împrumutaţi, ci transferaţi de la un investitor „sedentar” unui comerciant asociat care „investea forţă de muncă”. Orice profit realizat prin manevrarea investiţiei era împărţit, în proporţii predeterminate, între investitorul sedentar şi comerciant. Pierderile de capital erau suportate în întregime de investitorul sedentar, presupunîndu-se că, dacă acesta nu a reuşit să obţină un profit financiar, şi cel care investise forţă de muncă şi-a pierdut investiţia de timp şi efort. *Qirad*-ul este considerat de mulţi a fi precursorul contractului maritim medieval esenţial,

commenda.

Istoricii moderni au descris *commenda* drept o „inovaţie de importanţă majoră [care] a contribuit semnificativ la o dezvoltare mai rapidă a comerţului maritim în comparaţie cu progresul formelor capitaliste de comerţ terestru”[105] şi „placa turnantă a succesului fantastic pe care l-a avut revoluţia comercială din Marea Mediterană dintre secolele al XI-lea şi al XIII-lea”[106]. În linii mari, existau două tipuri. Într-o *commenda* unilaterală, unul sau mai mulţi creditori îi împrumutau bani unui comerciant care folosea capitalul pentru a face negoţ. Dacă expediţia era profitabilă, creditorul şi comerciantul împărţeau profiturile în proporţii predeterminate, de obicei trei pătrimi pentru creditor şi o pătrime pentru comerciant. *Commenda* bilaterale implicau capital investit atît de creditor, cît şi de comerciant, caz în care profitul era împărţit în mod egal. Conform unui contract bilateral, părţile erau răspunzătoare proporţional cu suma cu care contribuiau, dar dacă semna un contract unilateral, debitorul nu era răspunzător de eventualele pierderi cauzate de naufragiu, piraterie sau capturarea de către o putere ostilă. Conform reglementărilor de la Marsilia din 1253, dacă „vasul… este distrus sau capturat în călătorie, din momentul acela numitul [debitor] sau partenerul care s-a dus cu vasul… sau moştenitorii săi nu vor fi sub nici o formă traşi la răspundere”[107]. Similarităţile dintre *commenda* şi *quirad* sînt izbitoare, iar comercianţii evrei se refereau la *commendae* numindu-le „parteneriate după legea musulmană”[108]. Chiar dacă mecanismele implicate în transmiterea principiilor *qirad*-ului de la comercianţii musulmani la cei creştini nu pot fi descifrate, faptul că *qirad*-ul a exercitat o influenţă mai mare asupra dezvoltării contractelor comerciale în Europa decît acordurile concepute anterior de negustorii creştini demonstrează intensitatea contactelor interculturale dintre oamenii de afaceri mediteraneeni.

În afară de contracte, una dintre cele mai complexe probleme demne de luat în calcul în contextul comerţului maritim era aruncarea deliberată peste bord a unor bunuri pentru a salva un

vas, o practică obişnuită în caz de furtună, cînd un vas lua apă sau cînd corabia trebuia să fugă de un urmăritor. În principiu, decizia de a arunca marfă peste bord era consultativă şi la luarea ei participau căpitanul, echipajul şi comercianţii cărora le aparţinea încărcătura. Dacă timpul o permitea, părţile negociau despăgubirile datorate celor ale căror bunuri urmau să fie sacrificate. Însă, în caz de urgenţă, căpitanul putea să ordone aruncarea peste bord a încărcăturii fără a se consulta cu nimeni. Dacă decizia era contestată, căpitanul şi echipajul trebuiau să prezinte dovezi care să le justifice acţiunea. *Nomos Rhodion Nautikos* aborda superficial aruncarea peste bord a mărfii, menţionînd doar că toţi cei aflaţi pe vas împărţeau riscurile, astfel că toţi ar trebui să piardă proporţional cu valoarea încărcăturii lor: „Dacă se aruncă marfă peste bord pentru a uşura corabia, ceea ce se sacrifică pentru binele tuturor ar trebui despăgubit de toţi”[109]. *Responsa* din *Tratatul privind închirierea corăbiilor* specifică mai multe detalii, stabilind sumele ce trebuiau plătite de cei ale căror bunuri nu au fost aruncate peste bord şi modalitatea în care se determina valoarea bunurilor aruncate, ceea ce astăzi se numeşte avarii comune (*general average loss*), ale căror principii rămîn în esenţă neschimbate în dreptul maritim modern[2*].

Abordarea musulmană s-a răspîndit treptat. Conform *Libro del Consulado del Mar* (*Cartea Consulatului Mării*)[110], o sinteză a legislaţiei maritime care a fost promulgată la Barcelona în anii 1300, dar ale cărei rădăcini sînt mult mai vechi, căpitanul trebuia să explice necesitatea de a arunca încărcătura peste bord şi riscurile ce ar fi apărut dacă nu făcea asta. Însă marea problemă o constituiau avariile comune: dacă pierderile urmau să fie evaluate în funcţie de greutate sau de valoare, dacă valorile erau determinate în funcţie de preţurile din locul de cumpărare sau în funcţie de cele din locul unde se intenţiona să fie vîndute bunurile, dacă vasul şi echipamentele sale erau incluse, dacă pasagerii care nu erau negustori şi echipajul erau pasibili de a plăti despăgubiri întrucît li s-a salvat viaţa şi care era statutul

sclavilor. *Nomos Rhodion Nautikos* stabilea valoarea sclavilor personali la trei mine, dar, „dacă un sclav este dus spre a fi vîndut, va fi preţăluit la două mine”[111]. Cei mai mulţi jurişti musulmani erau împotriva ideii de a arunca oameni peste bord, dar unii au stipulat că sclavii pot fi aruncaţi peste bord cu condiţia să ştie să înoate şi să se afle destul de aproape de ţărm, în timp ce alţii erau de părere că este permisă sacrificarea unor nonmusulmani pentru a salva nişte musulmani. Adoptînd o perspectivă mai echitabilă, un jurist din secolul al XII-lea afirma că, dacă este necesar, oamenii pot fi „aleşi prin tragere la sorţi şi aruncaţi peste bord fără deosebire, neţinînd seama de rang şi de credinţă ori dacă sînt bărbaţi sau femei, sclavi sau oameni liberi, musulmani sau *dhimmis* [minorităţi protejate]”[112]. În general, cu toate acestea, problema aruncării oamenilor peste bord nu era de o importanţă majoră deoarece vieţile oamenilor liberi nu aveau valoare monetară şi codurile maritime erau preocupate de chestiuni mai degrabă comerciale decît umanitare[113].

Codificarea şi perfecţionarea principiilor dreptului maritim comercial au explicat felul în care oamenii făceau afaceri şi au ajutat la crearea unei reţele comerciale multiculturale lărgite ale cărei beneficii, restricţii şi penalităţi puteau fi înţelese cu uşurinţă de toţi participanţii. În momentul în care aceste principii au fost puse pe hîrtie, Imperiul Bizantin şi Dar al-Islam erau deja în culmea puterii lor comerciale sau o depăşiseră. Chiar şi aşa, nu exista nici un imperiu care să reprezinte o provocare la adresa lor. În schimb, mici oraşe-state din Peninsula Italică se îmbogăţeau pe seama foştilor lor suzerani bizantini şi a adversarilor şi rivalilor lor musulmani. Într-o măsură nemaiîntîlnită din vremea Cartaginei, cetăţenii din Veneţia, Genova, Amalfi şi Pisa au îmbrăţişat în mod activ comerţul maritim şi au stabilit relaţii între negustori şi stat ce au transformat comerţul într-o virtute civică şi au condus la evoluţii pe cît de neaşteptate, pe atît de nemaiîntîlnite. Acestea urmau să schimbe natura şi desfăşurarea comerţului nu doar în Marea Mediterană, ci şi în nou-formatele enclave comerciale din nordul

Europei.

1* Maghreb, care înseamnă „vest” sau „soare-apune”, se poate referi la ţinuturile din Libia de Vest pînă în Maroc, sau în mod expres la Maroc. Ifriqiya includea vestul Libiei, Tunisia şi estul Algeriei.

2* În limba engleză, *average* – în latină, *averia* – vine din arabă, *awar*, însemnînd „avariere a bunurilor”.

Capitolul 9

Europa de Nord în epoca vikingilor

Chiar şi în secolul al XII-lea, mare parte a Europei de Nord era doar un colţ înapoiat şi izolat al Eurasiei, departe de civilizaţiile avansate ale Mediteranei şi ale Orientului Apropiat. Cele mai vechi documente istorice – străine şi afectate de prejudecăţi, necunoaştere şi presupuneri – nu sînt prea măgulitoare, însă componenta maritimă a culturilor sale disparate este evidentă în imaginea Europei de Nord schiţată de dovezile arheologice şi de scriitori de la Herodot încoace. Populaţia subcontinentului european depinde în egală măsură de apa sărată şi de apa dulce, într-o măsură nemaiîntîlnită altundeva; însă procesul de integrare a tuturor reţelelor fluviale ce facilitează astăzi schimburile transcontinentale cu căile navigabile în zonele de coastă şi în zonele de mare adîncime din Marea Baltică, Marea Nordului, Marea Mediterană şi Marea Neagră şi din Oceanele Arctic şi Atlantic a început abia în Evul Mediu. Deşi popoarele nord-europene au absorbit influenţele sofisticate ale Romei păgîne şi creştine, navigaţia maritimă s-a dezvoltat din interior, mai ales în rîndul anglilor şi saxonilor în secolele III-VIII, la frizoni în secolele V-IX şi la vikingii din Scandinavia în secolele IX-XI. Din punctul de vedere al volumului, al valorii şi al complexităţii organizaţionale, această activitate maritimă se efectua la o scară mult mai mică decît în zona Mediteranei sau în mările musonilor. Apariţia unor porturi comerciale precum

Dorestad în Ţările de Jos, Birka în Suedia şi Novgorod în Rusia reflectă ambiţia unor suverani locali de a obţine avantajele comerţului sub formă de venituri sau excludere de la venituri; regii franci le intrau adesea în graţii scutindu-le reprezentanţii şi mănăstirile de plata taxelor[1]. Avînd în vedere indiferenţa faţă de un atac din exterior – în special din partea vikingilor –, comerţul maritim nu devenise încă prioritar.

Infamia vikingilor este adesea exagerată, întrucît ei nu erau mai violenţi decît contemporanii lor. În apărarea lor, aceştia au contribuit la integrarea extremelor Europei de Apus şi de Răsărit şi la implicarea Scandinaviei în curentul principal al dezvoltării politice europene. Chiar dacă primii invadatori aparţineau unor triburi păgîne slab organizate aflate departe de influenţa conducerii imperiale sau monarhice, ei au profitat rapid de oportunităţile oferite de creştinism şi de guvernarea centralizată. Şi totuşi, odată ce au acceptat religia şi principiile de guvernare ale vecinilor lor de la sud, populaţiile din Scandinavia s-au dovedit a fi prea puţine şi prea îndepărtate de centrele principale ale activităţii economice şi politice ca să joace mai mult decît un rol de sprijin în dezvoltarea Europei de Nord şi a Insulelor Britanice după secolul al XI-lea.

Călători în Europa de Nord în secolul al IX-lea

Spre sfîrşitul secolului al IX-lea, regele Angliei, Alfred cel Mare, a comandat o traducere vernaculară a *Istoriei împotriva păgînilor*, o lucrare de Paulus Orosius scrisă pentru a contrazice afirmaţiile conform cărora creştinismul a fost responsabil pentru declinul Imperiului Roman. Scrisă în secolul al V-lea, opera lui Orosius a rămas un text de referinţă timp de o mie de ani, mult după ce începuse integrarea culturală şi politică a Europei mediteraneene. Pentru a compensa omisiunile privind nordul, traducerea în engleza veche include pasaje adiţionale despre Europa de Nord şi

istorisirile a trei călătorii în Scandinavia şi în zona Mării Baltice. Cel mai cutezător narator este norvegianul Ohthere[2], un proprietar de pămînturi, negustor şi vînător de balene din Hålogaland, îngusta cîmpie de coastă aflată la nord de cercului polar arctic. Motivat de pura curiozitate „de a vedea cît de mult se întinde uscatul înspre miazănoapte sau dacă trăia cineva la miazănoapte de pustietate [sau sălbăticie]”[3], Ohthere s-a decis să navigheze dincolo de Capul Nord, limita zonei de pescuit a vînătorilor de balene, aflată cam la trei zile de Tromsø, spre nord. De la Capul Nord, el a navigat spre est şi apoi spre sud timp de nouă zile, pînă la gurile fluviului Varzuga, în partea de sud a Peninsulei Kola. Aici, „pămîntul era ocupat tot” de locuitori a căror limbă era asemănătoare cu cea a finlandezilor, a căror limbă o cunoştea de la negustorii ce treceau munţii pentru a ajunge în Hålogaland. Îndrăzneala lui Ohthere a meritat, deoarece în Peninsula Kola erau foarte multe morse, căutate pentru colţii lor – el aducîndu-i cîţiva şi lui Alfred – şi pentru pielea lor, „foarte bună pentru odgoane”, în special pentru greementul fix şi fungi.

Al doilea traseu al lui Ohthere a fost de la Hålogaland spre sud, pînă în Kaupang[4] (literal, „golf de negoţ”), un emporiu de pe malul fiordului Oslo, iar de acolo spre Hedeby, important centru comercial din sudul Peninsulei Iutlanda. Nu se ştie exact cît timp i-a luat lui Ohthere să navigheze de-a lungul „drumului nordului” (adică Norvegia) de la Hålogaland, însă menţionează că, dacă te-ai opri pe timpul nopţii, ţi-ar lua cam o lună. Traseul de cinci zile de la Kaupang spre sud l-a purtat de-a lungul coastei suedeze, prin Arhipelagul Danez şi 22 de mile de-a lungul fiordului Schlei, pînă la Hedeby. Acest port bine protejat a fost întemeiat de Godfred, regele Danemarcii, care, pentru a opri accesul lui Carol cel Mare la comerţul din zona baltică, strămutase comunitatea de negustori din Reric la circa 120 de mile spre sud-est, la începutul secolului al IX-lea.

Hedeby apare şi în scrierile lui Wulfstan[5], contemporanul lui Ohthere, care a fost probabil un anglo-saxon ce avea legături

strînse cu comunităţile scandinave din Anglia. Conform descrierii sale din opera *Istoria împotriva păgînilor*, Wulfstan a navigat patru sute de mile în şapte zile, de la Hedeby spre est, pe lîngă Wendland (Germania şi Polonia), pînă la gurile Vistulei. Destinaţia sa era de fapt portul Truso, aproape de confluenţa rîului Elblag cu Vistula, chiar înainte ca fluviul să se verse în Marea Baltică. Wulfstan nu oferă detalii despre corabia lui sau despre ruta parcursă şi singurele mărfuri pe care le menţionează sînt peştele şi mierea de albine, aceasta din urmă fiind principalul îndulcitor în secolele ce au precedat introducerea zahărului în Europa.

Luate împreună, istorisirile lui Ohthere şi Wulfstan prezintă multe locuri ce prezentau pentru contemporanii lor mai mult decît un interes trecător. Pe lîngă cele patru mari regiuni la care se face referire – nordul Norvegiei, sudul Peninsulei Scandinave, Iutlanda şi estuarul Vistulei –, amîndoi ştiau cîte ceva despre Insulele Britanice. Ohthere face referiri şi la Irlanda şi la Insulele Orkney şi la Shetland. Wulfstan demonstrează că este familiarizat cu ruta spre portul Birka, situat la Lacul Mälaren, la vest de actualul Stockholm. Se ajungea acolo navigînd la sud de insulele principale ale Arhipelagului Danez şi de Scania (în sudul Suediei, aflat atunci sub stăpînirea Danemarcii), pe lîngă Insula Bornholm („ţara burgunzilor", care au migrat spre sud şi au fost la originea numelui Burgundiei), înainte de a schimba cursul spre nord, pe lîngă insulele Öland şi Gotland, către multitudinea de insule din arhipelagul Stockolm, la 500 de mile de Hedeby şi la aproximativ 350 de mile nord de Truso.

Nu există nici o indicaţie despre rutele urmate de Ohthere sau Wulfstan pentru a ajunge la curtea regelui Alfred, însă trei se impun de la sine. Ohthere se poate să fi navigat din Norvegia pînă în regatul viking York (Jorvik)[6], a cărui capitală era un prosper centru comercial şi de producţie cu o populaţie de vreo 10-15.000 de oameni, enorm pentru un oraş nord-european la acea vreme. De acolo se putea ajunge uşor pînă la estuarul Tamisei, de-a lungul coastei. Wulfstan a traversat probabil portajul de 12

kilometri de la Hedeby pînă la fluviul Eider, care se varsă în Marea Nordului. De acolo se poate să fi navigat în apropierea coastei frizone pînă la gurile Rinului înainte de a se îndrepta spre Britannia, ruta preferată de intermediarii frizoni în comerţul dintre Marea Baltică şi Marea Nordului. Ori se poate să fi navigat direct de la gurile Eiderului spre York.

Poate cea mai remarcabilă în aceste două istorisiri, una scrisă de un nordic şi cealaltă de cineva care, cel puţin, avea strînse legături cu comunitatea scandinavă, este absenţa oricărei referiri la jafuri, raiduri sau lupte de orice fel. Sfîrşitul secolului al IX-lea a fost, pînă la urmă, apogeul expansiunii vikingilor. Cam în aceeaşi perioadă cînd Ohthere şi Wulfstan îşi prezentau rapoartele în faţa lui Alfred, vikingii din Norvegia colonizau Islanda; Rollon asedia Parisul (mai tîrziu i-a fost oferită şi Normandia); Dublinul cucerit de vikingi era un prosper centru comercial; varegii erau pe punctul de a-şi muta capitala la sud de Novgorod, la Kiev, mai aproape de bogăţia Imperiului Bizantin; iar Alfred, care căuta glorie, îi împiedica pe vikingii danezi să avanseze în Wessexul anglo-saxon. Totuşi, preocupările principale ale lui Ohthere şi Wulfstan par a fi procurarea unor mărfuri specializate sau de lux. La fel de şocant este şi simplul fapt că aceste călătorii puteau avea loc, întrucît înainte de secolul al VII-lea vela nu era cunoscută de marinarii nordici. Datorită informaţiilor furnizate de ei despre aceste subiecte disparate, relatările lui Ohthere şi Wulfstan reprezintă un bun punct de plecare în studiul apariţiei călătoriilor maritime pe distanţe lungi în Europa de Nord.

Navigaţia în Europa de Nord-Vest pînă la sfîrşitul Imperiului Roman

Dată fiind apropierea lor de vechile centre ale culturii

mediteraneene, faptul că nord-europenii au adoptat tîrziu guvernarea centralizată şi urbanismul, ca să nu mai vorbim de velă, pare remarcabil. Totuşi, Europa de Nord era cunoscută de popoarele din Orientul Apropiat şi Grecia antică îndeosebi ca locul de unde veneau nişte invadatori barbari obscuri numiţi popoarele mării, iar puţinele informaţii disponibile despre nord erau acceptate cu rezerve. Herodot era circumspect în legătură cu geografia regiunii, „eu unul nu pot crede să fie vreun fluviu numit de barbari Eridanul, care s-ar vărsa în Marea Nordului, şi de pe ale cărui maluri se zice că s-ar aduce chihlimbarul, nici nu ştiu nişte insule Cassiterite, de unde ne-ar veni cositorul... mi-a fost peste putinţă să aflu de la vreun om că a văzut cu ochii lui vreo mare care scaldă ţărmurile Europei prin acele meleaguri”[7]. Există dovezi că a existat comerţ între Nord şi Sud cu sute de ani înainte de Herodot şi de colonizarea bazinului Mării Negre de către greci, aşa cum o atestă prezenţa chihlimbarului baltic în epava Uluburun din secolul al XIV-lea î.e.n.; însă modul în care funcţiona acest schimb este necunoscut. Cositorul din Cornwall, din sud-vestul Britanniei, ajungea în Mediterana prin Golful Biscaya şi pe fluviile Loara şi Garonne[8]. Comerţul grecilor şi etruscilor a început să ajungă în nordul Franţei şi în vestul Germaniei în secolul al VI-lea î.e.n., aşa cum atestă descoperirea unui vas pentru vin de 1.100 de litri. Făcut probabil în Sparta, aşa-numitul vas de la Vix a fost descoperit în Burgundia[9], după ce fusese transportat pe Ron şi Saône şi apoi pentru o scurtă distanţă pe uscat, pînă la cursul superior al Senei, care curge către nord, dincolo de Paris, şi se varsă în Canalul Mînecii.

Această rută fluvială transpeninsulară este una dintre numeroasele trasee tipice pentru subcontinentul european. Fluviile facilitează transportul şi comerţul în multe regiuni ale lumii, însă rutele fluviale practicabile prin interiorul continentelor de la o mare la alta sau de la un ocean la altul sînt relativ puţine. Numărul fluviilor europene ce permit comunicarea între Marea Mediterană, Marea Neagră şi Marea Caspică, în sud şi în est, şi Marea Baltică, Marea Nordului şi

Oceanul Atlantic, la nord şi vest, este uimitor. Cea mai lungă dintre aceste rute include Dunărea şi Rinul, fluvii ce izvorăsc la o sută de kilometri unul de celălalt în Alpi, în timp ce afluenţii lor sînt şi mai apropiaţi unii de alţii, astfel încît se creează o rută fluvială aproape continuă între Marea Neagră şi Marea Nordului. Europa Centrală şi partea europeană a Rusiei sînt străbătute în toate direcţiile de nenumărate combinaţii de fluvii. Dunărea, Nistrul şi Niprul curg spre est şi sud şi se varsă în Marea Neagră, iar izvoarele lor se află aproape de Elba, care curge spre nord şi vest şi se varsă în Marea Nordului, şi de Oder, Vistula şi Dvina de Vest, care se varsă în Marea Baltică. Succesul centrului comercial din secolul al IX-lea de la Novgorod şi al predecesorului său, Staraia Ladoga, a depins de situarea lor pe rîul Volhov, care curge spre nord, legînd Lacul Ilmen de Lacul Ladoga, de unde izvorăşte Neva, care se varsă în Marea Baltică. Lacul Ilmen, la rîndul său, este alimentat de rîul Lovaţ, care curge la mică distanţă de Nipru. Novgorodul a dominat comerţul dintre Marea Baltică şi Bizanţ pînă ce a fost înlocuit de Kiev, situat pe Nipru. O a doua rută pe Nipru includea şi afluentul său Pripiat şi o scurtă zonă pe uscat pînă la Bug, un afluent al Vistulei. Mai spre est, Volga izvorăşte la puţin peste trei sute de kilometri de Marea Baltică (şi la mică distanţă de Dvina de Vest şi Nipru) şi se varsă în Marea Caspică. Aceasta le-a oferit negustorilor europeni acces direct la Drumul Mătăsii din Asia Centrală şi la comerţul cu Iran. Cursul inferior al Volgăi ajunge la mai puţin de o sută de kilometri de Don, înainte ca fluviile să se îndepărteze unul de altul, Donul îndreptîndu-se către vest, înspre Marea Azov şi Marea Neagră.

După două secole de perturbări din cauza migraţiilor celţilor, negustorii din vestul Mediteranei au reluat comerţul cu Nordul în secolul al IV-lea î.e.n. Printre cele mai aglomerate rute transpeninsulare era coridorul Aude-Garonne-Gironde[10], între Narbonne, la Mediterana, şi Bordeaux, un port din Golful Biscaya. Această rută a fost preferată de comercianţii greci din Massilia (Marsilia), dintre care unul, Pytheas, s-a folosit probabil de această rută pentru a ajunge la Golful Biscaya în anii 320 î.e.n.

Opera sa în care descrie călătoriile pe care le-a făcut – *Despre Ocean* – s-a păstrat doar sub forma unor fragmente citate de scriitori de mai tîrziu, unii ostili faţă de afirmaţiile sale, însă putem schiţa itinerarul său. După ce a ajuns în Golful Biscaya, s-a îndreptat spre Bretania. Mareea spectaculoasă de pe coasta Atlanticului şi din Canalului Mînecii – pînă la 4,5 metri la Quiberon şi 16 metri la Mont Saint-Michel, în comparaţie cu maximul de sub un metru în Mediterana – i-a impresionat întotdeauna pe marinarii mediteraneeni, iar Pytheas se pare că a făcut multe însemnări despre acest aspect. Din Franţa a ajuns la Cornwall şi a continuat de-a lungul coastei de vest a Marii Britanii, către Insulele Orkney şi Shetland, la nord de Scoţia, ce au fost populate pentru prima dată în mileniul al IV-lea î.e.n. Foarte interesantă este afirmaţia sa că ar fi navigat şase zile pînă a atins Ultima Thule, unde soarele lumina timp de aproape 22 de ore şi care a fost identificat ori cu Islanda (cum credeau scriitorii medievali), ori cu Norvegia. Deşi comentariile sale se bazează pe mărturii indirecte, mai degrabă decît pe experienţă directă, acestea sugerează că marinarii vest-europeni (spre deosebire de locuitorii Scandinaviei continentale) ajunseseră atît de devreme în teritorii din zona cercului polar arctic.

Schimbînd apoi cursul spre sud, probabil că Pytheas a fi navigat în apropierea coastei de est a Marii Britanii, traversînd, poate, Marea Nordului pînă în Ţările de Jos, altă sursă de chihlimbar. Dacă într-adevăr a traversat Marea Nordului, în mod clar s-a întors ca să-şi încheie călătoria în jurul Britanniei, a cărei circumferinţă a estimat-o între 6.860 şi 7.150 de kilometri – între 3 şi 7% din cifra reală –, probabil combinînd timpii de navigaţie cu latitudinea calculată măsurînd unghiul dintre soarele la amiază şi alte măsurători[11]. Atunci cînd astronomul Hiparh a tradus estimările lui Pytheas, aproximativ două secole mai tîrziu, acestea s-au dovedit a fi foarte precise: 48º42N în Bretania, 54º14N (posibil Insula Man), 58º13N (Insula Lewis, din Hebridele exterioare) şi 61º în Insulele Shetland, unde soarele lumina timp de 19 ore, în concordanţă cu afirmaţia sa.

Popoarele mediteraneene au început să fie interesate de Europa de Nord-Vest odată cu invadarea Galiei de Nord de către Iulius Caesar – ce a presupus mai multe campanii maritime împotriva flotelor aşa-numiţilor *veneti* din vestul Franţei şi Golful Biscaya – şi cele două traversări ale Canalului Mînecii pînă în Britannia, în anii 50 î.e.n. Deşi Galia a devenit provincie romană în anul 51 î.e.n., războiul civil i-a împiedicat pe romani să profite de invadarea aproape fără cusur a Britanniei de către Caesar, iar cînd situaţia s-a stabilizat, Augustus şi succesorii lui s-au axat pe impunerea autorităţii romane la nord de Rin pe uscat şi pe mare. O flotă augustană a navigat spre Iutlanda în jurul anului 10 î.e.n., iar 20 de ani mai tîrziu o altă flotă, despre care se spune că ar fi fost formată din o mie de vase, a ajuns la fluviul Ems, la nord de graniţa dintre Ţările de Jos şi Germania. În ciuda acestor demonstraţii de forţă şi a altora, autoritatea Romei pe continent s-a oprit efectiv la Rin şi la Dunăre[1*]. Lui Claudius i se atribuie înfiinţarea unor flote provinciale permanente pentru a deservi Germania şi Britannia, pe care le-a invadat în anul 43 e.n. *Classis Germanica* (flota germană) avea sarcina de a nu permite triburilor germanice accesul la fluviu şi de a apăra gurile Rinului[12], un important punct de pornire pentru traficul către Britannia romană. Baza flotei germane era Kölnul (Colonia Claudia), pe Rin, însă existau şi flotile auxiliare în capitale provinciale şi garnizoane precum Mainzul, aflat cam la jumătatea distanţei dintre Marea Nordului şi graniţa cu Elveţia. Însărcinată cu protejarea liniilor de comunicaţii dintre Boulogne şi Richborough şi mai tîrziu Dover[13], *Classis Britannica* îşi avea baza în Canalul Mînecii, la Gesoriacum (Boulogne, Franţa), la circa 20 de mile vest de Strîmtoarea Dover.

Prosperitatea Galiei romane a continuat să atragă triburi germanice de dincolo de Rin. În timpul unei revolte din anii 69-70, Julius Civilis, prinţ al batavilor (ce locuiau în regiunea de la gurile Rinului), a adunat o flotă formată din „toate biremele şi navele cu un singur rînd de vîsle pe care le avea, la care a adăugat mai multe vase mici, fiecare cu cîte 30-40 de oameni,

înzestrate precum navele liburniene. Erau vase capturate ajutate de vele improvizate din veşminte colorate". În echipajele sale erau mulţi batavi care făcuseră parte din *Classis Germanica*. Romanii au fost depăşiţi ca număr, dar aveau „avantajul că dispuneau de vîslaşi cu experienţă, cîrmaci pricepuţi şi vase mai mari"[14]. Cu toate acestea, cînd flotele s-au întîlnit la gurile rîurilor Waal şi Meuse, s-au ocolit cu grijă. Ca răspuns la alte incursiuni ale germanicilor în Strîmtoarea Dover şi dincolo de Marea Nordului, în Britannia, romanii au construit o serie de forturi de coastă pe ambele maluri ale Canalului Mînecii, numite *litus Saxonicum*. Galia era mai greu apărată, iar cînd au fost trimise legiuni în altă parte, la mijlocul secolului al III-lea, triburile francilor au năvălit peste Rin pînă în sudul Spaniei[15], unde au rechiziţionat o flotă în Tarragona pentru un raid în Africa de Nord. Frontiera de pe Rin a fost stabilizată abia în timpul domniei lui Marcus Aurelius Probus, în anii 270.

Întîmplător, aceasta a condus la unul dintre cele mai remarcabile triumfuri ale navigaţiei din Europa sau din zona Mediteranei de pînă atunci. După ce a pacificat frontiera, Probus a strămutat un număr mare de membri ai triburilor france pe coasta Mării Negre din Asia Mică. În anul 279, „unii dintre ei s-au revoltat şi au tulburat toată Grecia cu flota lor numeroasă", pe care au încropit-o din orice vase au putut fura din regiune. Prizonierii de odinioară au înaintat spre Sicilia, „unde au atacat Siracusa şi au ucis o mare parte dintre locuitori. Apoi s-au îndreptat spre Africa, iar cu toate că au fost învinşi de o armată din Cartagina, au izbutit totuşi să se întoarcă acasă [pe coasta Mării Nordului] prin Strîmtoarea Gibraltar"[16]. Primele raiduri asupra Galiei făcute de saxoni veniţi pe mare, la care au contribuit şi danezi şi frizoni, au avut loc doi ani mai tîrziu şi au erodat şi mai mult defensiva imperiului asediat, incendiind *Classis Germanica* la Köln[17].

Triburi barbare au continuat să treacă Rinul pînă la sfîrşitul secolului al IV-lea, iar dominaţia romană asupra Britanniei a luat sfîrşit în urma unei invadări a Galiei de către nişte triburi

barbare la începutul secolului al V-lea. În anul 410, împăratul Honorius şi-a retras legiunile şi „a trimis scrisori cetăţilor din Britannia, îndemnîndu-le să se apere singure”[18]. În haosul care a urmat, conducătorii britoni au recrutat mercenari angli, saxoni şi iuţi de pe continent pentru a-i ajuta împotriva invadatorilor şi pe unii împotriva celorlalţi. Făcînd acest lucru, e posibil să-şi fi semnat singuri sentinţa, căci se spune că saxonii „au trimis vorbă despre reuşita lor înapoi în ţara lor, adăugînd că pămîntul este mănos şi britonii sînt fricoşi”. Garantîndu-li-se pămînt şi bani dacă menţin „pacea şi paza insulei”[19], nou-veniţii şi-au extins autoritatea, iar la mijlocul secolului al VII-lea teritoriul actual al Angliei cuprindea şapte regate: Northumbria, Mercia şi Anglia de Est ale anglilor, Essex, Sussex şi Wessex ale saxonilor şi regatul Kent al iuţilor. Ţara Galilor şi Scoţia au rămas în mîinile britonilor. Unii marinari saxoni s-au stabilit şi pe Loara, de unde, împreună cu invadatorii danezi, au atacat valea fluviului Garonne şi Peninsula Iberică. După prăbuşirea autorităţii romane în Galia şi Italia, imperiul occidental a luat sfîrşit în 476.

Triburile germanice au fost atrase de prosperitatea Galiei şi Britanniei, a căror bogăţie se vedea nu doar în oraşele şi garnizoanele mari, ci şi în traseele maritime care urmau linia coastelor Galiei de la Rin pînă la Garonne şi între Galia şi Insulele Britanice. Funcţionarii din elită şi soldaţii britoni şi romani din toate zonele aflate sub controlul romanilor căutau vin, ulei de măsline, obiecte din sticlă, bijuterii, obiecte de ceramică şi arme din Galia, în timp ce Britannia exporta cereale, vite, aur, cositor, fier, sclavi, piei de animale şi cîini de vînătoare către porturi de la gurile fluviilor Rin, Sena, Loara şi Garonne. În multe epave din acea perioadă au fost descoperite încărcături mai comune. O barjă din secolul al II-lea excavată la Blackfriars, în Londra[20], s-a scufundat cu o încărcătură de rocă silicioasă cenuşie, un material de construcţie obişnuit. Cu toate că era adusă din Kent pe Medway şi Tamisa, găurile săpate de *Teredo navalis* în carena vasului dovedesc că acesta petrecuse foarte mult timp pe mare. Descoperirile asociate cu o epavă din secolul al III-lea din Saint

Peter Port din Insulele Normande indică faptul că echipajul său, format din trei oameni, făcea comerţ din Peninsula Iberică pînă la Marea Nordului[21], iar ultima încărcătură includea butoaie cu catran din regiunea Les Landes din sudul Franţei. Rutele comerciale din epoca romană au fost perturbate de invaziile barbare, însă nu desfiinţate în totalitate. Chiar şi atunci cînd ultimele legiuni părăseau Britannia, se îndreptau misionari spre nord, către Irlanda şi Britannia, iar mărfurile de lux au continuat să ajungă în Insulele Britanice din cele mai îndepărtate colţuri ale Mediteranei. Într-un tumul descoperit la Sutton Hoo, în Anglia[22], sub care era îngropată, într-o barcă, o căpetenie din secolul al VII-lea pe nume Raedwald, din Anglia de Est, s-au găsit un vas din estul Mediteranei, un bol egiptean de bronz şi două linguri de argint pe care erau inscripţionate cu litere greceşti numele Saul şi Paul. După o examinare mai atentă, s-au descoperit în sit şi 37 de monede de aur din Galia merovingiană, datînd din 575-625, anul morţii lui Raedwald şi, probabil, data cînd a fost îngropată ambarcaţiunea – şi, întîmplător, anul celei mai recente monede descoperite în vasul de la Yassi Ada, în largul coastelor Turciei.

Frizonii şi francii

Prăbuşirea autorităţii romane a tulburat balanţa de putere ce prevala din secolul I de-a lungul frontierei Rin – Canalul Mînecii, iar principalele rute maritime din perioada imperială au scăzut în importanţă în momentul în care comerţul a trecut în alte mîini, ce l-au îndreptat în alte direcţii. Frizonii au fost primul popor din Europa de Nord care a ieşit în evidenţă datorită reţelelor lor comerciale maritime, ce au avut la bază capacitatea lor de adaptare la un mediu periculos, înconjurat de ape. Pe la începutul secolului al V-lea, nivelul mării a crescut şi porţiuni din Ţările de Jos au fost inundate, iar un lac pe care romanii îl numiseră Lacus Flevo şi-a dublat dimensiunile[23], formînd Aelmere[2*]. În loc să se

refugieze pe un teren mai înalt, frizonii au profitat de habitatul lor acvatic, devenind cei mai de seamă comercianţi din mările nordice. Pînă în secolul al VI-lea, frizonii se aflau în contact regulat cu francii şi danezii şi navigau spre porturi britanice precum York şi Londra. Navigau şi spre nord, către Iutlanda, unde comerţul lor a contribuit la înfiinţarea în secolul al VIII-lea a centrului comercial de la Ribe[24], pe coasta de vest a peninsulei. Acest efort a fost iniţiat de un conducător danez necunoscut care a căutat să canalizeze reţelele comerciale din Marea Nordului prin domeniile sale. Ribe a fost ales datorită avantajelor de a traversa peninsula pe uscat – 60 de kilometri pînă la fiordul Kolding –, în loc să se ocolească pe mare, prin strîmtorile Skagerrak şi Kattegat[25], sau prin Strîmtoarea Limfjorden, cu o lungime de o sută de mile, ce şerpuieşte între Iutlanda şi Insula Vendsyssel. Ribe era frecventat în primul rînd de negustori frizoni şi franci de la Marea Nordului, dar s-au descoperit şi mărfuri din Norvegia, Birka, de la Marea Baltică şi chiar de la Marea Neagră, care atestă extinderea spre est a reţelelor comerciale scandinave şi slave încă din această perioadă.

La sud de Frisia, francii salieni se remarcaseră drept cel mai puternic dintre triburile germanice care traversaseră Rinul. În 486, Clovis l-a învins pe ultimul conducător roman din Galia, însă, odată cu acceptarea religiei creştine, el şi succesorii săi merovingieni şi-au asigurat sprijinul romanilor şi galilor împotriva regatului vizigot de Toulouse şi împotriva altor triburi germanice care urmau învăţături eretice. La mijlocul secolului, regatul francilor cuprindea cea mai mare parte a teritoriului actual al Franţei, Ţările de Jos, Elveţia şi sudul Germaniei. În ciuda dimensiunilor şi resurselor sale, lunga sa coastă maritimă era expusă raidurilor saxonilor şi danezilor[26], dintre care cel mai important este înfăţişat în poemul anglo-saxon *Beowulf* şi în opera lui Grégoire de Tours *Historia francorum*. Conform acesteia din urmă, regele danez Chlocilaicus (Hygelac în *Beowulf*) a făcut raiduri în nordul Frisiei între 516 şi 534 şi a intrat pe Aelmere[27]. De acolo, danezii au urcat pe Vecht şi Rin pînă la confluenţa cu

Waalul, înainte de a fi prinşi de franci aproape de locul unde se află astăzi Nijmegen, la circa o sută de kilometri de mare. Chlocilaicus a fost ucis şi armata sa zdrobită, probabil în contextul unei confruntări intenţionate cu flota.

Planurile de expansiune ale frizonilor au avut adesea ca rezultat ostilităţi cu francii[28], care căutau să-şi recupereze pămînturile strămoşeşti de la nord de Rin într-un proces al cărui punct culminant avea să fie atins în timpul domniei lui Carol cel Mare. La începutul secolului al VII-lea, Merovingienii au construit o biserică la Utrecht, iar cel mai important port nordic al lor era Dorestad, aflat în apropiere. Cu toate că populaţia sa nu a depăşit niciodată 2.000 de locuitori, Dorestadul avea un chei lung de un kilometru pe malul Rinului şi a găzduit o monetărie din 630 pînă în 650, cînd a fost cucerit de frizoni. Deşi Pépin de Herstal l-a readus sub controlul Merovingienilor în 689, abia 50 de ani mai tîrziu Carol Martel a iniţiat o amplă expediţie navală în urma căreia Frisia a devenit teritoriu franc.

Nici Pépin, nici Carol Martel nu au fost regi, ci au avut funcţia de majordomi ereditari ai palatului (*major-domos*), în slujba muribundei Dinastii a Merovingienilor. Majordomii au evitat tronul pînă în anul 751, cînd Pépin cel Scurt a fost numit rege al francilor, primul din Dinastia Carolingienilor, care îşi trage numele de la fiul său, Carol cel Mare (Carolus Magnus sau Charlemagne), care a extins regatul franc atît de mult, încît a devenit de nerecunoscut. Strateg şi tactician militar de geniu, acesta a desfăşurat flote fluviale cu un efect excepţional în patru campanii: în 789 împotriva slavilor ce trăiau de-a lungul Elbei şi a afluenţilor săi; doi ani mai tîrziu împotriva avarilor din Ungaria, pe Dunăre; în 797 împotriva saxonilor, pe Weser şi Elba; şi în final împotriva slavilor din partea central-nordică a Germaniei, tot pe Elba. Dintre acestea, războiul împotriva avarilor a fost cel mai decisiv, întrucît a distrus şi ultimele rămăşiţe ale puterii lor. Inspirat de experienţa deplasării armatelor pe Dunăre, Carol cel Mare a încercat să construiască un canal, *Fossa Carolina* sau Karlsgraben[29], între Schwäbische Rezat, în bazinul de recepţie

Rin-Main, şi Altmühl, un afluent al Dunării. Cu toate că distanţa era mai mică de doi kilometri şi diferenţa de nivel dintre Rezat şi Altmühl era de doar zece metri, structura geologică locală a ridicat obstacole insurmontabile şi proiectul a fost abandonat. O astfel de legătură între Rin şi Dunăre avea să-i exaspereze pe ingineri pînă în 1992, cînd a fost inaugurat Canalul Rin-Main-Dunăre, de 171 de kilometri.

Expansiunea vikingilor

Campaniile lui Carol cel Mare care au avut scopul de a extinde regatul franc dincolo de Rin au coincis cu începutul perioadei de expansiune a Scandinaviei cunoscută ca epoca vikingilor. Etimologia cuvîntului *viking* este incertă. Conform unei teorii, el ar veni din cuvîntul *wic* din engleza veche, ce are sensul de tabără temporară, precum acelea pe care trebuie să le fi ridicat invadatorii, şi este înrudit cu latinescul *vicus*, care înseamnă „sat”. O altă explicaţie este că ar proveni de la Viken[30], regiunea din jurul fiordului Oslo de unde se poate să fi venit primul val de vikingi în Anglia pentru a scăpa de stăpînirea daneză. Această teorie ar explica de ce doar limba engleză folosea cuvîntul *viking*, pe cînd alţii îi numeau nordici, danezi, varegi, ruşi, păgîni. Autorii medievali nu au specificat mereu originea diverşilor invadatori, însă popoarele din Scandinavia nu erau o masă amorfă, chiar dacă aveau în comun o varietate de atribute culturale, printre care religia şi limba, iar între conducătorii lor existau adesea reţele de rudenie şi de obligaţii uluitor de complicate. Ţinînd cont de numeroasele excepţii de la regulă, danezii obişnuiau să se îndrepte spre vest şi spre sud, către imperiul franc, Anglia şi Spania; norvegienii se îndreptau spre nordul Britanniei, Irlanda şi Islanda; iar suedezii spre est, către Rusia, Marea Neagră şi Marea Caspică.

Primul atac al vikingilor ca atare – de pe mare, rapid şi

cumplit – a fost îngrozitorul raid din 793 a trei corăbii la mănăstirea de pe Insula Sfîntă Lindisfarne din Marea Nordului, în Northumbria. Vestea atacului s-a răspîndit repede, iar clericul Alcuin, pe care Carol cel Mare îl recrutase ca să-i fie profesor la Aachen, i-a scris lui Æthelred I de Wessex:

> Noi şi strămoşii noştri trăim pe acest pămînt de aproape 350 de ani şi nu s-a mai petrecut niciodată în Britannia o grozăvenie ca aceasta pe care am păţit-o acum din pricina unui popor păgîn. Nimeni nu credea că o astfel de călătorie e cu putinţă. Biserica Sfîntului Cuthbart e stropită de sîngele preoţilor lui Dumnezeu, golită de mobile, jefuită de păgîni – un loc mai sfînt decît oricare altul din Britannia[31].

Afirmaţia „Nimeni nu credea că o astfel de călătorie e cu putinţă” este greu de acceptat; Alcuin ştia cu siguranţă că anglo-saxonii ajunseseră în Anglia pe mare, aşa cum au făcut şi comercianţii frizoni în epoca sa. Însă, dacă Anglia anglo-saxonă îşi uitase pentru moment originile, raidurile vikingilor reprezentau o reamintire dură a faptului că mările din jurul Britanniei nu-i proteja foarte bine de nişte invadatori hotărîţi.

Unii au fost de părere că Alcuin s-ar fi referit doar la faptul că o asemenea călătorie nu ar fi fost posibilă *în timpul iernii*, cînd vînturile predominant de sud-vest bat spre Norvegia[32]. Conform unui text din secolul al XIII-lea, sezonul de navigaţie în Norvegia se încadra între începutul lunii aprilie şi începutul lunii octombrie[33], însă invadarea Insulei Lindisfarne a avut loc la începutul perioadei de încălzire medievale. Aceasta a prelungit sezonul de navigaţie şi a creat condiţii favorabile pentru colonizarea Islandei şi a Groenlandei, pentru călătoriile pe distanţe mari şi poate şi pentru raiduri în toiul iernii. Locuitorii uscatului puteau spera oricînd că va fi vreme urîtă, iar un poem de patru versuri de pe marginea unui manuscris din secolul al IX-lea prezintă recunoştinţa unui scrib pentru faptul că un vînt potrivnic i-a oprit pe jefuitori să iasă în larg sau să ajungă în siguranţă pe ţărm:

Vîntul este cumplit în seara asta,
Frămîntă coama albă a mării;
Nu mi-e teamă că războinicii din Lothlend [Laithlinn]
Vor străbate marea liniştită[34].

Raidul de pe Lindisfarne a fost urmat de atacuri asupra altor mănăstiri din Northumbria şi asupra abaţiei Sfîntului Columba, din secolul al VI-lea, aflată pe Insula Iona din Hebride, însă norvegienii nu s-au limitat la mănăstirile din Britannia. În urma unui raid care a avut loc şase ani mai tîrziu în sud-vestul Franţei, Carol cel Mare a creat un lanţ de posturi ale gărzii de coastă dotate cu nave şi soldaţi în principalele porturi şi la gurile de vărsare ale fluviilor. Acest lucru a fost privit în general ca un succes la vremea aceea şi poate explica de ce primul val de raiduri ale vikingilor asupra Franţei s-a încheiat la începutul anilor 800, acestea nefiind reluate în mod serios timp de o generaţie. Cea mai mare ameninţare dinspre nord în epoca lui Carol cel Mare o reprezenta regele danez Godfred, care a atacat Frisia în 824, poate pentru a preveni invadarea Saxoniei şi a sudului Danemarcii de către Carol. Cele mai importante acţiuni ale lui Godfred au fost jefuirea emporiului slav de la Reric, pe care Carol cel Mare îl prefera porturilor saxone sau daneze, şi strămutarea negustorilor la Hedeby. Cu toate acestea, Carolingienii au continuat să avanseze spre nord şi creştinismul a fost răspîndit dincolo de Elba de succesorul lui Carol cel Mare, Ludovic cel Pios.

În anii 820, un conducător danez de la Hedeby pe nume Harald Klak i-a cerut lui Ludovic sprijin împotriva rivalilor săi. Ludovic l-a încurajat pe Harald să se convertească la creştinism, lucru pe care acesta l-a făcut deoarece „un popor creştin mai degrabă le-ar sări în ajutor lui şi prietenilor săi dacă ambele popoare se închinau la acelaşi Dumnezeu”[35]. Harald s-a întors la Hedeby însoţit de un preot pe nume Ansgar în prima dintre numeroasele misiuni ce aveau să-i aducă acestuia canonizarea şi titlul de „Apostol al Nordului”. După ce a înfiinţat o şcoală în Hedeby, Ansgar şi-a continuat activitatea misionară la Birka, în Suedia, unde a convertit mulţi oameni şi a fost preot pentru prizonierii creştini. Ansgar era arhiepiscop de Hamburg atunci cînd Eirik I al Danemarcii a jefuit portul şi a făcut una cu pămîntul multe biserici, însă apoi, schimbîndu-şi atitudinea, acesta i-a permis să

construiască o biserică-şcoală la Hedeby, ce „era foarte potrivită pentru menirea aceasta şi era aproape de mahalaua unde se adunau negustori din toate colţurile lumii”[36]. Această disponibilitate de a accepta creştinismul s-a dovedit a fi profitabilă şi, datorită evanghelizării realizate de Ansgar, negustori frizoni, franci şi de alte origini „mergeau acolo fără nici o frică – ceva ce nu se putea înainte”. Cu toate că vikingii au hărţuit Europa secole de-a rîndul, adoptarea religiei şi a practicilor comerciale din sud i-a schimbat în final mai mult decît au schimbat ei Europa.

Chiar şi în timp ce Ansgar evangheliza Scandinavia, vikingii norvegieni şi danezi şi-au reînceput raidurile în vest, unde au atacat Dorestadul în 834 şi estuarul Tamisei şi gurile Loarei un an mai tîrziu. Atacurile anuale din următorii 15 ani au avut ca ţintă centre comerciale strategice, inclusiv Londra şi Yorkul, precum şi Rouenul, la gurile Senei, şi Nantes, pe Loara. Pînă în anii 840, aceste raiduri erau evenimente sezoniere, întrucît vikingii profitau în general de vremea frumoasă din timpul verii pentru a traversa Marea Nordului şi se întorceau acasă cu vînturile de toamnă. Întreaga dinamică a epocii vikingilor s-a modificat dramatic atunci cînd navigatorii scandinavi au început să ierneze pe teritorii străine, pentru prima dată în Noirmoutier[37], un centru al comerţului cu sare şi vin de la gurile Loarei. Acest lucru le permitea nordicilor să îşi petreacă tot anul într-un mediu cu climă mai plăcută decît Danemarca sau Norvegia, de aici putînd totodată să facă raiduri în sudul Franţei şi în Peninsula Iberică. Izvoarele arabe descriu şase expediţii vikinge împotriva Andaluziei între 844 şi 971[38], dintre care două au ajuns pînă în Marea Mediterană. În prima, o flotă daneză de 54 de nave a atacat Lisabona înainte de a urca pe Guadalquivir pentru a prăda Sevilla. Fiind atacaţi prin surprindere de trupe din Córdoba, danezii au pierdut circa două mii de oameni. Majoritatea supravieţuitorilor s-au retras după încheierea unui armistiţiu şi au navigat spre casă cu doar 20 de vase, însă unii s-au convertit la islamism şi s-au stabilit pe acele locuri, mulţi devenind

producători de lactate renumiţi pentru brînza lor. Această expediţie urmează un model recurent întîlnit şi în alte părţi: controlarea gurilor fluviilor şi atacarea unor oraşe de pe malurile rîurilor şi a zonelor din jur, bazînd-se pe viteză atît pe mare, cît şi pe uscat. Însă numărul de persoane implicate în astfel de operaţiuni era prea mic pentru ca o identitate scandinavă să prindă rădăcini, chiar şi atunci cînd unele căpetenii vikinge au devenit conducători locali.

O consecinţă ciudată a raidului din 844 a fost cererea lui Eirik al II-lea de a avea relaţii diplomatice cu Abd er-Rahman al II-lea, emirul de Córdoba, care l-a trimis în Iutlanda pe unul dintre cei mai importanţi diplomaţi ai săi, al-Ghazal, un veteran al negocierilor cu Imperiul Bizantin. Al-Ghazal a fost primit cu căldură şi a rămas în Danemarca mai mult de un an. Nu se cunosc termenii tratatului danezo-andaluz, însă el nu a rezistat mult timp după moartea lui Eirik, iar în anul 859, 62 de vase conduse de prinţul danez Björn I şi de un soldat pe nume Hastein au atacat al-Ándalus[39]. Între timp, Abd er-Rahman construise totuşi o flotă care patrula spre nord pînă în Golful Biscaya. Trupele andaluze au capturat două vase daneze pe coasta de sud a Spaniei şi au împiedicat accesul pe Guadalquivir. La est de Strîmtoarea Gibraltar, danezii au jefuit Algecirasul înainte de a fi înfrînţi de o flotă omeiadă înarmată cu foc grecesc. După ce un mic detaşament a atacat coasta nord-africană, danezii au ajuns în Insulele Baleare şi apoi în Galia, urcînd pe Ron, şi au jefuit totul în cale pînă la Valence, fără să întîmpine rezistenţă, întrucît francii abandonaseră flota lui Carol cel Mare din Mediterana. După patru ani departe de casă, Björn şi Hastein s-au întors cu o duzină de vase şi echipajele lor. Deşi acţiunile lor nu au avut practic consecinţe pe termen lung, ele ilustrează mobilitatea, puterea de distrugere şi bravada vikingilor într-o expediţie pe termen lung cu o forţă care nu a numărat niciodată mai mult de patru mii de oameni.

Vikingii au iernat pentru prima dată în Insulele Britanice în 851, pe Insula Thanet, în estuarul Tamisei. La scurt timp după

aceea au cucerit Canterbury şi Londra, iar în 866 au atacat oraşul York din Northumbria, situat pe o limbă de pămînt între rîul Fosse şi fluviul Ouse, la 120 de kilometri de mare. Fiind centru ecleziastic şi port de escală pentru negustorii frizoni, Yorkul se lăuda cu legături extinse cu continentul, de aici plecînd mulţi evanghelişti spre nordul Europei, printre care şi Willibrord, „Apostolul frizonilor" şi primul episcop de Utrecht (695). Din 875 pînă în 954 a fost centrul regatului norvegian York. Rezistenţa anglo-saxonă în faţa incursiunilor scandinavilor a fost slabă pînă la urcarea pe tron a lui Alfred cel Mare, care a fost încoronat în 871, în acelaşi an cînd o armată daneză sub comanda regelui Guthrum a ajuns în estul Angliei. Danezii au mărşăluit spre Wessex, dar nu au reuşit să-l captureze pe Alfred, care i-a învins în bătălia de la Edington în 878. Conform termenilor tratatului pe care l-au încheiat, Guthrum şi ofiţerii săi au fost botezaţi în cadrul unei ceremonii în care Alfred a devenit naşul lui Guthrum, ceea ce a transformat Anglia într-o a doua sursă de influenţă religioasă pentru Scandinavia. În ciuda tratatului lor şi a religiei comune, Alfred a făcut tot ce i-a stat în puteri ca să asigure apărarea Wessexului, înfiinţînd campamente la cele mai importante răscruci şi poduri, organizînd o mică armată mobilă şi lansînd la apă o flotă care să se opună danezilor. La şapte ani după bătălia de la Edington, un al doilea tratat definea teritoriul aflat sub control danez – aşa-numitul Danelaw, mai cu seamă regatele Northumbria şi East Anglia. Acest lucru nu a pus definitiv capăt ostilităţilor, ci i-a plasat pe conducătorii Wessexului pe o poziţie de egalitate cu danezii.

Poate că Alfred a împiedicat anexarea Wessexului de către danezi, însă aceştia aveau să rămînă o forţă importantă în Insulele Britanice încă 150 de ani. Aceştia nu erau nici singurii străini care se stabiliseră aici, întrucît între 790 şi 825 vikingii norvegieni formaseră un stat independent, numit Laithlinn, în Insulele Orkney şi Hebride şi pe coastele învecinate ale Scoţiei. Acesta a devenit punctul de pornire a unor raiduri în Irlanda, unde vikingii au impus tribut şi pînă la care au construit

(metaforic) un „pod de vase de la Insulele Hebride”[40]. (Strîmtoarea Moyle dintre Irlanda de Nord şi Capul Kintyre măsoară doar 11 mile lăţime.) În anul 837, două flote de 60 de vase au urcat pe fluviile Boyne şi Liffey. Deşi irlandezii i-au învins în luptă, patru ani mai tîrziu nordicii din Laithlinn au fortificat o zonă de debarcare în Dublin, primul dintre mai multe *longphorts*[41] care aveau să apară pe coasta Irlandei, la Waterford, Cork, Limerick şi în alte locuri. Dublinul a rămas totuşi preeminent şi chiar a devenit capitala Insulelor Britanice Scandinave cînd s-a stabilit aici Ímar, moştenitorul tronului Laithlinnului şi „rege al vikingilor norvegieni din toată Irlanda şi Britannia”[42]. Forţele irlandeze i-au alungat pe norvegieni din Dublin în 902, însă 15 ani mai tîrziu unul dintre nepoţii lui Ímar l-a reocupat înainte de a anexa Yorkul şi Northumbria.

De departe cea mai îndrăzneaţă dintre iniţiativele vikingilor a fost expediţia lor transatlantică spre Islanda, Groenlanda şi America de Nord. Deşi nordicii au ajuns în Islanda ca o prelungire firească a călătoriilor lor spre vest, către insulele Shetland şi Feroe, pe care le-au colonizat în secolul al VIII-lea, este posibil ca ei să fi auzit de nişte călugări irlandezi despre care se credea că au căutat solitudinea acolo înainte de secolul al IX-lea. În scrierea islandeză *Cartea aşezării* se relatează că, înaintea norvegienilor, „erau acolo oameni pe care norvegienii îi numeau «papar». Aceştia erau creştini şi se spune despre ei că veniseră din Insulele Britanice, pentru că s-au găsit în urma lor cărţi, clopote şi pateriţe, precum şi alte lucruri”[43]. Izvoarele scrise nu au fost confirmate de descoperirile arheologice – se bănuieşte că asceţii nu au lăsat prea multe lucruri în urma lor –, însă nu există dovezi clare care să conteste afirmaţia.

În general, părintele fondator al Islandei este considerat a fi Ingólfur Arnarson, care a debarcat aici în 874 şi a cărui gospodărie de la Reykjavík (Golful Aburilor) a devenit în cele din urmă locul unde s-a ridicat capitala Islandei. Legendele nordice atribuie imboldul colonizării unei reacţii la politicile autoritare ale lui Harald Haarfager, care a unificat mare parte din Norvegia

pentru prima oară şi astfel a dobîndit o putere considerabilă. Ritmul colonizări a fost rapid[44]; în cîţiva ani, două mii de oameni au ajuns în Islanda cu bagaje, seminţe şi vite. La finalul „epocii colonizării”, în 930, populaţia Islandei depăşea 20.000 de locuitori şi e posibil ca numărul acestora să se fi triplat pînă în 1100. Acest lucru este cu atît mai uimitor dacă se iau în considerare dimensiunea vaselor lor şi distanţele parcurse: nouă sute de mile din Norvegia pînă în Islanda, distanţă care, în condiţii meteorologice bune, putea fi parcursă în şase zile pe ocean, fără puncte de reper.

Varegii, bizantinii şi arabii

În acelaşi timp în care danezii efectuau raiduri în al-Ándalus şi disidenţii norvegieni colonizau Islanda, vikingii suedezi – numiţi varegi – erau activi pe fluviile din Europa de Est, în căutarea bogăţiilor bizantine şi arabe din estul Mediteranei şi Asia. Acest negoţ pare să fi fost parţial răspunzător pentru dezvoltarea centrului comercial suedez Birka[45], a cărui prosperitate a ajutat la dezvoltarea portului Hedeby şi a altora din vest. Raportul lui Wulfstan pentru Alfred abia dacă lasă să se întrezărească vitalitatea comerţului baltic spre sfîrşitul secolului al IX-lea şi, cu toate că nu există alte scrieri din acea vreme care să detalieze descrierea lui, ea este confirmată de descoperirile arheologice. Mai mult, acest comerţ nu reprezenta un fenomen nou. Emporiul de la Birka fusese precedat de cel de la Helgö[46], situat în apropiere, unde descoperirile arheologice includ o statuie a lui Buddha din secolul al V-lea sau al VI-lea ce îşi are originea în sudul Asiei şi o pateriţă din Irlanda. Situată în mod strategic între Suedia şi Golful Finic, Insula Gotland era încă din secolul al V-lea un centru al comerţului cu estul Mării Baltice. Locuitorii din Gotland au dominat comerţul cu Grobinul leton din 650 pînă în 800, fiind implicaţi şi în negoţul cu portul fluvial lituanian

Apuolė.

La vremea cînd Wulfstan a pornit spre Truso, dezvoltarea comerţului dusese la apariţia multor emporii şi oraşe-porturi de-a lungul ţărmurilor de sud şi est ale Mării Baltice. Unele dintre acestea s-au dezvoltat organic din aşezări agrare mai vechi pentru a face loc comerţului şi diverselor produse, însă multe poartă amprenta influenţei externe, a danezilor, a locuitorilor Insulei Gotland şi a suedezilor. Cea mai mare concentrare de porturi era la vest de Delta Vistulei[47], printre acestea numărîndu-se Starigard (Oldenburg), la est de Golful Kiel, Ralswiek, pe Insula Rügen, Menzlin şi Wolin, în estuarul Oderului, şi Kołobrzeg. Localizat în apropiere de gurile Vistulei, lîngă actualul Elblag, Truso era ferit de mare. Wulfstan nu spune nimic despre populaţia locală, însă descoperirile arheologice sugerează că influenţa daneză a fost dominantă. Truso pare să fi fost un centru al comerţului sezonier pînă ce a devenit o aşezare permanentă, în jurul anului 850. Mai spre est, la extremitatea sudică a lagunei Kaliningrad, se afla situl de la Kaup (Mohovoe, Rusia), a cărui prosperitate depindea de comerţul cu Birka.

Adevăratul avantaj al tuturor acestor porturi era accesul lor la coridoare fluviale transeuropene şi nu este deloc surprinzător că, dintre ele, cele mai importante nu erau direct conectate cu Marea Baltică, ci se aflau mult mai spre est. Spre deosebire de litania raidurilor vikingilor din Apus, relatările despre avansul scandinavilor către sud, traversînd Rusia, statele baltice, Bielorusia şi Ucraina, spre Marea Neagră şi Marea Caspică, nu se centrează pe jefuirea unor mănăstiri bogate – creştinismul a prins rădăcini aici mai tîrziu –, ci pe înfiinţarea unor centre comerciale la Staraia Ladoga[48] şi Novgorod[49], lîngă Lacul Ladoga, şi la Kiev, pe Nipru, la aproximativ nouă sute de kilometri spre sud. Conform *Cronicii vremurilor trecute*, aceasta s-a întîmplat din cauză că slavii treceau printr-o perioadă de lupte intestine. „Ei şi-au spus: «Hai să căutăm un prinţ care să poată să ne conducă şi să ne judece conform obiceiurilor noastre». Aşa că s-au dus pe mare pînă la varegi [şi au spus]: «Ţara noastră este vastă şi bogată, dar

nu este ordine în ea. Veniţi şi domniţi peste noi!».” Au venit trei fraţi, dintre care cel mai mare şi mai experimentat, Rurik, s-a stabilit la Novgorod. „Datorită acestor varegi, ţinutul Novgorodului a devenit cunoscut ca ţara ruşilor [varegilor]. Locuitorii de astăzi ai Novgorodului se trag din seminţia varegilor, însă înainte de asta erau slavi.”[50] Explicaţia oferită de *Cronica vremurilor trecute* nu oferă un răspuns clar la întrebarea de ce au venit varegii iniţial la Staraia Ladoga, însă este posibil ca, la fel ca şi Britannia postromană, unele triburi locale să fi angajat mercenari străini pentru ca apoi să li se supună. Acoliţii lui Rurik, Askold şi Dir, au mers mai departe de Novgorod, către sud, şi au decis să se mute în aşezarea slavă Kiev. Inspirat de amplasarea mai centrală şi mai impozantă a oraşului de pe malul Niprului, succesorul lui Rurik, Oleg, şi-a mutat capitala de la Novgorod la Kiev.

Imperiul Bizantin era cel mai bogat şi mai accesibil punct de atracţie pentru ruşi. În anul 907 Oleg a pornit o invazie, devastînd teritoriul din jurul Constantinopolului şi obţinînd din partea lui Leon al VI-lea o recompensă de aproape un milion de monede de argint şi un acord comercial ce le oferea negustorilor ruşi un tratament preferenţial. Printre altele, acesta stipula că „oricine vine aici ca negustor va primi merinde pe şase luni, printre care pîine, vin, carne, peşte şi poame. Li se vor pregăti băi cîte vor ei. Cînd ruşii se vor întoarce acasă, ei vor primi de la împăratul vostru merinde, ancore, parîme şi pînze şi tot ce mai au nevoie pentru drum”[51]. Relaţiile dintre Kiev şi Constantinopol în general s-au îmbunătăţit, cu toate că au mai existat unele piedici, mai ales cînd ruşii au invadat teritoriul bizantin, în 941 şi 970. Vladimir cel Mare a făcut tot ce i-a stat în putinţă ca să alinieze interesele ruşilor şi cele ale bizantinilor. În trecut mai existaseră soldaţi scandinavi în armata bizantină, dar, la cererea lui Vasile al II-lea, Vladimir a trimis şase mii de soldaţi să-l ajute într-un război civil. Din acest corp de armată s-a născut Garda Varegă a împăratului, o forţă de elită din care făceau parte mulţi scandinavi şi care a supravieţuit pînă în secolul al XII-lea. Legăturile dintre ruşi şi

bizantini au devenit şi mai strînse în anul 988, cînd Vladimir s-a căsătorit cu sora lui Vasile (în ciuda protestelor ei înverşunate) şi ea l-a convins să accepte botezul. Ţinînd cont de importanţa Bizanţului ca putere politică, militară şi comercială, acest lucru nu a fost deloc greu pentru Vladimir (un candidat îndoielnic la statutul de sfînt ce i-a fost acordat de o Biserică zeloasă în secolul al XIII-lea). Totuşi, convertirea lui ilustrează încă o dată flexibilitatea scandinavilor în adaptarea la circumstanţele specifice din teritoriile pe care le colonizau.

Mult înspre est, varegii erau atraşi de comerţul de pe Volga şi Marea Caspică. Hazarii, a căror nobilime conducătoare se convertise la iudaism în secolul al VIII-lea, deţineau controlul nominal asupra accesului la Marea Caspică din capitala lor situată în Delta fluviului Volga, însă ruşii au ajuns la Marea Caspică la sfîrşitul secolului al IX-lea. În jurul anului 910 au atacat portul Abaskun de pe ţărmul iranian. Trei ani mai tîrziu, conform istoricului al-Masudi, „au venit vreo 500 de vase, fiecare cu un echipaj de 100 de oameni", care le-au promis hazarilor „jumătate din ceea ce ar putea jefui de la neamurile de pe coasta mării"[52] dacă aceştia le oferă acces la Marea Caspică. Această expediţie a acoperit toată coasta, ajungînd şi pe continent pînă la Ardabil, în nord-vestul Iranului, înainte ca ruşii să se stabilească pe nişte insule din apropiere de Baku, în Azerbaidjan. Ruşii s-au dovedit a fi invincibili, în parte pentru că „neamurile din jurul mării... nu fuseseră obişnuite în trecut cu duşmani care să ajungă pînă la ele, căci doar vase ale negustorilor şi pescarilor se perindau pe acolo". Treizeci de ani mai tîrziu, o altă forţă numeroasă a ajuns în Marea Caspică, de data asta urcînd pe fluviul Kura pentru a cuceri oraşul Barda, din Azerbaidjan. Probabil din cauza presiunilor exercitate de vecinii lor musulmani, în 965 hazarii nu i-au mai lăsat să treacă pe ruşi, care s-au răzbunat prădîndu-le principalele oraşe şi au grăbit astfel sfîrşitul stăpînirii evreilor.

În estul Europei, ca şi în alte părţi, scandinavii au fost în esenţă nişte comercianţi pragmatici ale căror călătorii tindeau să urmeze rutele deja consacrate ale vremii, chiar dacă acestea erau

mai puţin folosite. Vechiul comerţ fluvial dintre zona baltică, pe de o parte, şi Mediterana şi Asia de Sud-Vest, pe de altă parte, se baza pe exportul de blănuri, ceară, miere de albine şi sclavi în schimbul aurului, mătăsii şi argintului din Bizanţ. Teritoriile musulmane erau sursa nenumăratelor monede de argint care au fost descoperite în jurul Mării Baltice. Săpăturile efectuate la una dintre cele 17 ferme de pe Insula Rügen au scos la lumină un coş cu mai mult de două mii de monede îngropate cîndva după 844[53]. Comercianţii varegi au adus şi mărfuri asociate în mod tradiţional cu luxosul Orient, mătăsuri chinezeşti fiind descoperite la Birka, York şi Dublin. Ştim că ruşii au avut acces şi la mirodenii asiatice, căci Abraham ben Jacob, un negustor evreu care a vizitat Mainzul în secolul al X-lea, a relatat că a găsit acolo dirhami de argint bătuţi în Samarkand, precum şi „multe mirodenii ce se găsesc de obicei în Orientul Îndepărtat, piper, îmbir [ghimbir], cuişoare, nard, costus şi galangal”[54]. Comercianţii ruşi se pricepeau fără îndoială să transporte aceste mărfuri din Răsărit în Apus.

Lumea nord-atlantică

Cei 150 de ani care au urmat după anul 900 a fost perioada de vîrf a expansiunii scandinave. La începutul secolului al X-lea, vikingii erau parte a peisajului politic în locurile pe care le colonizaseră – Danelaw şi Laithlinn – şi în Irlanda, Normandia şi Rusia. În Scandinavia, conducătorii puneau impozit pe comerţ şi se foloseau de noua lor bogăţie pentru a cumpăra sprijinul căpeteniilor locale. În această privinţă regii danezi au avut foarte mult succes, datorită monopolului comerţului care traversa Iutlanda şi urma rutele dintre Marea Nordului şi Marea Baltică, ce treceau prin arhipelagul dintre Iutlanda şi Scania. (Beltul Mare, cea mai largă dintre cele trei strîmtori care leagă Marea Nordului de Marea Baltică, are lăţimea minimă de cinci mile;

strîmtoarea cea mai directă, Øresund, are lăţimea sub două mile.) Norvegia fusese unificată în timpul lui Harald Haarfager la sfîrşitul secolului al X-lea, însă procesul de formare a unei regalităţi puternice a durat mai mult în Suedia.

Succesul lui Harald în consolidarea monarhiei declanşase colonizarea iniţială a Islandei, care a rămas o excepţie evidentă de la tendinţa către centralizarea puterii ce se dezvolta în Scandinavia la acea vreme. Un *thing* (o adunare) mai egalitar, aşa cum era cel care prevala în Islanda, nu însemna totuşi absenţa legilor, iar la fel cum regele Norvegiei putea exila pe cineva, la fel putea să facă şi acest *thing*. Către sfîrşitul secolului al X-lea, Eirik cel Roşu Torvaldsson a fost exilat din Norvegia în urma unor omucideri, iar apoi şi din Islanda, din acelaşi motiv. Cu un secol în urmă, un marinar al cărui vas îşi schimbase direcţia din cauza vînturilor puternice zărise uscat spre vest; neavînd prea multe opţiuni, exilatul Eirik a petrecut trei ani explorînd coastele unei insule pe care a numit-o Groenlanda înainte să se întoarcă în Islanda ca să convingă cîteva sute de islandezi să-l urmeze. Aceştia s-au împărţit în două grupuri, Aşezarea de Răsărit a lui Eirik în sud şi Aşezarea de Apus la circa 160 de mile depărtare, la Strîmtoarea Davis, în apropiere de Nuuk (numit înainte Godthåb). Groenlanda a devenit punctul de plecare pentru ceea ce s-a dovedit mai tîrziu a fi prima călătorie spre America de Nord a unor europeni (eveniment ce nu a fost înţeles ca atare la vremea respectivă), tot datorită faptului că un marinar a greşit destinaţia.

Erorile de navigaţie în Atlanticul de Nord nu erau deloc neobişnuite în această perioadă. Navigaţia costieră reprezenta norma pentru majoritatea călătoriilor în jurul Europei de Nord, însă pentru a naviga între Scandinavia şi Insulele Britanice, Insulele Feroe, Islanda şi Groenlanda trebuiau traversate cel puţin trei sute de mile în larg. Instrumentele de navigaţie erau puţine. Sonda de mînă (o sfoară lungă cu o greutate prinsă la un capăt pentru a determina adîncimea apei) era echipamentul standard, iar norvegienii puteau măsura unghiul soarelui pentru a determina latitudinea, stabilindu-şi cursul cu ajutorul unei

„pietre a soarelui”[55]. Funcţionînd pe acelaşi principiu ca un cadran solar, piatra soarelui era un cadran cu un indicator în mijloc ce îşi proiecta umbra pe nişte crestături făcute pe cercul exterior, tipuri diferite de marcaje fiind utilizate pentru a reprezenta poziţia soarelui pe boltă în diferite anotimpuri. În general, marinarii se bazau pe observarea fenomenelor naturale, cum ar fi traiectoriile de zbor ale păsărilor, bancurile de peşti, curenţii de maree, bancurile de ceaţă, culorile apei şi prezenţa gheţii – incusiv „cerul gheţurilor”, reflectarea luminii gheţarilor, vizibilă de dincolo de orizont. Pentru călătoriile pe distanţe mari, ei practicau navigarea cu ajutorul latitudinii, mergînd spre nord sau spre sud pînă atingeau paralela pe care se afla destinaţia lor şi urmînd apoi acea paralelă cît mai îndeaproape către est sau vest.

Deşi este posibil ca în perioada de încălzire medievală condiţiile meteorologice să fi fost mai blînde decît acum, zilele scurte, ceaţa şi cerul înnorat limitau numărul de ore cu vizibilitate bună, iar instrumentele şi tehnicile de care dispuneau marinarii scandinavi nu erau infailibile, mai ales cînd navigau spre o destinaţie nouă. După o călătorie în Norvegia, la întoarcerea în Islanda, Bjarni Herjolfsson a aflat că tatăl său plecase cu Eirik în Groenlanda şi s-a hotărît să meargă după el. Bjarni a navigat prea mult spre sud şi a ajuns pe o coastă cu „multe păduri şi dealuri mici”[56], spre deosebire de Groenlanda – teritoriu muntos şi fără copaci. Bjarni nu a vrut să acosteze, iar cel care le-a explorat a fost Leif Eirikson, care a vizitat locuri pe care le-a numit Helluland („Ţinutul rocilor plate”, datorită gheţarilor săi, probabil Insula Baffin), Markland („Ţinutul pădurilor”, la sud de Terra Nova) şi Vinland (pentru strugurii săi). Un alt viking din neamul lui Leif, Thorfinn Karlsefni, a petrecut mai tîrziu doi sau trei ani pe Vinland alături de 60 de bărbaţi şi cinci femei, printre care şi soţia sa, Gudrid, care a născut primul copil european în America de Nord.

Saga lui Eric cel Roşu şi *Saga Groenlandei* relatează că groenlandezii intenţionau să exploateze regiunea – ce cuprindea

ţărmurile Golfului Sf. Laurenţiu pînă la New Brunswick în sud – datorită lemnului, blănurilor, strugurilor şi nucilor care se găseau aici. Insula era totuşi prea îndepărtată şi numărul groenlandezilor prea mic[57] – doar patru sau cinci sute la momentul respectiv şi niciodată mai mulţi de 2.500 – pentru a exploata la maximum Vinlandul. Acurateţea de esenţă a acestor saga este confirmată de descoperirile arheologice de la L'Anse aux Meadows, în nord-estul Insulei Terra Nova, aproape de intrarea în Strîmtoarea Belle Isle. Aceasta a fost o aşezare permanentă care putea adăposti circa o sută de oameni, astfel încît nu mai trebuiau să facă drumul pînă în Groenlanda şi înapoi într-un singur anotimp. L'Anse aux Meadows[58] pare să fi fost ocupată pînă în jurul anului 1030[59], însă o vreme oamenii au continuat să navigheze spre Vinland şi după aceea. În anii 1070, cronicarul Adam din Bremen a scris despre o insulă numită „Vinland pentru că acolo creşte o viţă-de-vie sălbatică din care se face un vin grozav. Că pe insula aceea cresc culturi nesemănate din belşug ne-am lămurit nu din cine ştie ce poveşti plăsmuite, ci din spusele demne de încredere ale danezilor"[60]. Ceva mai aproape, Markland a rămas o sursă de lemn pentru groenlandezi cel puţin pînă în 1347, cînd, conform unui izvor islandez, „a venit şi un vas din Groenlanda, mai mic decît bărcuţele islandeze; nu avea ancoră şi a intrat prin Straumfjördur [în vestul Islandei]. La bord erau 17 oameni. Făcuseră o călătorie pînă în Markland, însă furtuna i-a adus după aceea aici"[61]. Locuitorii de origine nordică ai Groenlandei par să fi pierit sau să o fi abandonat cîndva după 1410, cînd un echipaj islandez s-a întors acasă după ce rămăsese patru ani în Aşezarea de Răsărit[62]. Izvoarele nu lasă de înţeles că ar fi existat dificultăţi la vremea aceea, dar următoarea referinţă scrisă la Groenlanda, într-o notă despre John Cabot din 1497, nu pomeneşte de existenţa unor groenlandezi de descendenţă europeană. Chiar şi aşa, pescarii de cod şi comercianţii englezi – în special din portul Bristol – începuseră să navigheze spre Islanda în mod regulat de la începutul secolului al XV-lea şi există multe şanse ca unii să fi ajuns în Groenlanda şi chiar în Nova

Terra cu mult înainte de Cabot[63].

De la Anglia anglo-saxonă la Anglia normandă

Cu cinci sute de ani înainte, englezii au jucat totuşi un rol minor în spectacolul ce se desfăşura atunci în nordul Atlanticului. Alfred îşi exercitase prerogativele de rege în mod chibzuit, iar succesorii lui au construit pe temelia pusă el. Eduard cel Bătrîn şi-a extins regatul şi în 918 domnea peste toată Anglia la sud de Humber şi supusese Northumbria, Strathclyde, Scoţia şi Dublinul. Această expansiune rapidă a pus Wessexul pe un curs care putea duce la o ciocnire cu alţi aspiranţi la supremaţie din Insulele Britanice, criză ce a avut ca rezultat bătălia de la Brunanburh din 937. Sub comanda succesorului lui Eduard, armatele anglo-saxone au navigat spre nord cu sute de vase şi au obţinut victoria într-o bătălie dramatică[64], mai sîngeroasă decît orice altă bătălie purtată „de cînd anglii şi saxonii/ au venit aici din răsărit,/ au căutat Britannia peste oceanul cel larg,/ ...au cucerit ţara”[65], conform *Cronicii anglo-saxone*. Resurgenţa anglo-saxonă a fost încetinită în timpul domniei lui Æthelred al II-lea, cînd nişte danezi nemulţumiţi s-au stabilit în Anglia, nedorind să se supună regelui centralizator al Danemarcii, Harald Dinte Albastru, care se convertise la creştinism şi ale cărui evanghelizare şi politici monarhice au înstrăinat o mare parte din aristocraţie. În anii 980, aceşti danezi au plecat în sudul Angliei, unde l-au forţat pe Æthelred să plătească aproape 150.000 de lire în aur şi argint – *danegeld*[66] sau „tribut danez” – pentru evitarea altor violenţe timp de 20 de ani.

Printre beneficiarii acestui ultim val de incursiuni ale danezilor în Anglia au fost negustorii din Ducatul Normandiei[67], dincolo de Canalul Mînecii. Cu toate că vikingii nu au ameninţat niciodată integritatea regatelor france într-un mod atît de direct ca pe a celor din Anglia, ei ocupaseră coasta din jurul gurilor

Senei şi urcaseră pe fluviu pentru a ataca Parisul. La începutul secolului al X-lea, regele francez le-a cumpărat loialitatea oferindu-le în schimb teritoriul pe care ei se instalaseră deja, iar Ducatul Normandiei a devenit o zonă-tampon între inima Franţei şi alte incursiuni de pe mare. O forţă comercială şi politică majoră în sine, în timpul lui Æthelred normanzii s-au implicat în pescuitul de coastă, în special vînînd balene, şi au desfăşurat un comerţ activ cu Insulele Britanice, Scandinavia, Insulele Feroe şi Islanda. Printre exporturile lor de bază se numărau cerealele, sarea, fierul şi plumbul, în timp ce negustorii din Rouen erau specializaţi şi în vin, piei de focă, ulei de balenă, carne de balenă sărată şi untură, precum şi sclavi. Sclavia a fost un element constant în comerţul medieval şi un aspect frapant al poveştilor de viaţă ale celor mai proeminente figuri de la vremea respectivă. Sfîntul Patrick a fost sclav în adolescenţă în Irlanda înainte de a intra în rîndul clericilor, în secolul al IV-lea[68], iar patru sute de ani mai tîrziu Beda scria despre un alt bărbat din Northumbria care a fost dus în sud, la Londra, şi vîndut unui negustor frizon[69]. Olaf Tryggvesson, un contemporan al lui Æthelred care a devenit rege al Norvegiei, a fost vîndut în copilărie contra unor „straie scumpe”[70], ajungînd la Kiev. Deşi comerţului cu sclavi din Europa de Nord îi lipseau organizarea şi amploarea celui din Mediterana sau din Oceanul Indian, nu era mai puţin violent şi degradant. Incisiva satiră din secolul al X-lea a lui Garnier din Rouen, *Moriuht*, urmăreşte peregrinările protagonistului său irlandez care îşi caută soţia, pe Glicerium, după ce aceasta a fost răpită. Cînd Moriuht încearcă să-i urmărească pe răpitorii lui Glicerium,

> ...el este prins de vikingi şi legat cu lanţuri grele... Atunci cînd trupul său, lovit de bicele şi de mîinile lor, este învîrtit de mîinile lor pe puntea vasului, vikingii stau şi se minunează, vărsîndu-şi udul drept în mijlocul cheliei lui... El este potopit cu ocări şi, în loc să-şi primească nevasta, vikingii fac din el nevastă.

Vîndut în Northumbria şi din nou în Saxonia, el îşi cîştigă libertatea culcîndu-se cu o văduvă şi apoi reuşeşte să ajungă la Rouen. Într-un port din apropiere „dînd pe dinafară de mărfuri bogate aduse de vikingi”, Moriuht le răscumpără în sfîrşit pe

Glicerium cu „jumătate de bănuţ” şi pe fiica lor cu „un sfert de monedă şi… o jumătate de pîine coaptă”[71]. Garnier îl consideră cam prost pe confratele său şi îi exagerează eşecurile literare şi înclinaţiile sexuale pentru a obţine un efect comic, însă îngrozitoarea descriere a sclaviei pare a fi adevărată. Violurile şi umilirea brutală a prizonierilor, indiferent de sex sau vîrstă, valoarea îngrozitor de scăzută a vieţii umane şi destrămarea familiilor erau la fel de caracteristice pentru sclavia medievală ca şi astăzi.

Æthelred al II-lea nu era deloc deranjat de asemenea umilinţe îndurate de oamenii de rînd, dar a obiectat văzînd că normanzii sînt dispuşi să facă comerţ cu inamicii săi. Un tratat încheiat cu Richard, duce al Normandiei, închidea oficial toate porturile pentru invadatorii celuilalt, însă termenii nu au intrat în vigoare. În 1002, Æthelred a încercat să consolideze această înţelegere ineficientă căsătorindu-se cu fiica lui Richard, Emma. Acest mariaj politic nu a reuşit să-şi atingă scopul din cauza deciziei lui Æthelred ca în acelaşi an să-i masacreze pe toţi danezii din Anglia – bărbaţi, femei şi copii –, ceea ce a generat şi mai multe presiuni din partea Danemarcii şi a pus capăt Angliei anglo-saxone[72]. Regele Danemarcii Svend I avea toate motivele să răzbune masacrul şi a condus o serie de atacuri asupra Angliei între 1002 şi 1013, cînd Æthelred a fugit în Normandia şi Svend a urcat pe tron în locul lui. Trei ani mai tîrziu, fiul lui Svend, Knut (sau Canut), a devenit rege al Angliei; a devenit şi rege al Danemarcii după moartea fratelui său şi al Norvegiei după moartea lui Olaf Haraldsson (cel Sfînt). Fiind un conducător chibzuit şi capabil, diplomaţia abilă a lui Knut a dus la căsătoria sa cu văduva lui Æthelred, Emma a Normandiei. Întrucît părţile beligerante au ajuns să fie epuizate după 40 de ani de război constant şi întrucît o singură persoană conducea Danemarca, Anglia şi Norvegia, a urmat o perioadă de pace şi prosperitate fără precedent. Crearea de către Knut a unui imperiu la Marea Nordului a fost o reuşită remarcabilă, însă una care se datora şi momentului şi norocului. Apogeul stăpînirii daneze în Anglia, ce a durat o generaţie,

marchează punctul culminant al epocii vikingilor. Knut a murit în 1035, iar şapte ani mai tîrziu Eduard Mărturisitorul domnea din nou în Anglia, în timp ce fiul lui Olaf Haraldsson, Magnus cel Bun, era rege al Norvegiei şi al Danemarcii.

Singurul rival important la tronul lui Magnus era unchiul său, Harald Sigurdsson (numit Hardraade sau „Nemilosul"), a cărui carieră peripatetică demonstrează amploarea influenţei vikingilor în toată Europa. După moartea fratelui său vitreg, Olaf Haraldsson, Harald a fugit la curtea regelui Iaroslav cel Înţelept din Kiev. În calitate de membru al Gărzii Varege a împăratului bizantin, el a luptat de partea bizantinilor în Bulgaria, Sicilia, Asia Mică şi în Ţara Sfîntă înainte de a se întoarce în Norvegia pentru a pretinde tronul în 1047. Norvegia a prosperat în timpul domniei de aproape 20 de ani a lui Harald, însă a purtat un îndelungat război cu regele danez Svend al III-lea pînă cînd a obţinut o victorie zdrobitoare în bătălia de la Nissa din 1062. Cu toate că Svend „a sărit peste copastiile însîngerate,/ părăsindu-şi camarazii căzuţi"[73], şi-a păstrat tronul, iar doi ani mai tîrziu el şi Harald au ajuns la o înţelegere.

Un alt debuşeu pentru agresivitatea neobosită a lui Harald a fost moartea regelui Angliei Eduard Mărturisitorul în 1066. Cumnatul său Harold al II-lea i-a urmat la domnie, însă mai erau alţi trei pretendenţi la tron. William, duce al Normandiei şi strănepotul Emmei, a afirmat că Eduard îl numise succesor – afirmaţie destul de plauzibilă dacă se ia în considerare faptul că Eduard fusese crescut la curtea normandă – şi că Harold al II-lea se recunoscuse vasal al lui William. Svend al III-lea era, teoretic, moştenitorul tuturor teritoriilor peste care domnise cîndva unchiul său, Knut. Pretenţiile lui Harald Hardraade la tron erau cele mai neîntemeiate, bazîndu-se pe afirmaţia că Eduard i-ar fi promis coroana predecesorului lui Harald, Magnus cel Bun. Totuşi, Haralad Hardraade nu a lăsat să-i scape ocazia: cu o flotă de cel puţin 250 de vase şi o armată de 12-18.000 de oameni[74], a urcat pe Ouse şi a forţat Yorkul să se predea. Victoria sa nu a durat mult; cinci zile mai tîrziu, pe 25 septembrie, Harold al II-lea

i-a luat pe norvegieni prin surprindere la Stamford Bridge într-o bătălie atît de năucitoare, încît supravieţuitorii au avut nevoie doar de 24 de vase pentru a se întoarce acasă împreună cu regele lor ucis.

Între timp, William de Normandia petrecuse luni întregi punînd la cale o invazie a Angliei. Într-un final, a pornit pe 27 septembrie, iar a doua zi a debarcat pe coasta Sussexului. Grăbindu-se spre sud, Harold a ajuns în Londra o săptămînă mai tîrziu, iar după cinci zile a pornit să-l ajungă din urmă pe William înainte ca normanzii să-şi construiască fortificaţii. Pe 22 octombrie, armata sa epuizată s-a adunat pe vîrful dealului Senlac, la nouă mile de Hastings, unde a fost distrusă în urma unor atacuri repetate ale cavaleriei, arcaşilor şi pedestraşilor lui William. Acesta a pătruns apoi în Londra, unde a fost încoronat în ziua de Crăciun. Domeniile sale din Anglia au rămas sub ameninţarea disidenţei din ţară şi a intervenţiei externe şi şi-a putut afirma autoritatea doar atunci cînd şi flota, şi armatele erau la dispoziţia sa, ceea ce nu s-a întîmplat foarte des, conform *Cronicii anglo-saxone*. Atunci cînd regele Danemarcii, Knut al II-lea, şi Robert de Flandra au ameninţat cu o invazie în 1085, William „s-a dus în Anglia cu o armată de călăreţi şi pedestraşi din Franţa şi Bretania mai mare decît căutase ţara asta pînă atunci". Ca măsură de siguranţă suplimentară, a adoptat tactica pămîntului pîrjolit şi a pus „să se pustiască ţinutul de lîngă mare, astfel încît, dacă duşmanii săi debarcau acolo, să nu aibă nimic de care să se poată folosi"[75]. Această politică disperată arată măsura în care descendenţii normanzi ai invadatorilor vikingi renunţaseră la rolul de vînători ai mărilor, ei fiind acum cei vînaţi. Evenimentele din 1066 au marcat o nouă epocă pentru Europa de Nord, însă pentru moment Anglia normandă părea vulnerabilă.

Izvoarele ce relatează despre expediţiile navale din 1006 nu dezvăluie prea multe despre modul în care Harald Hardraade, William Cuceritorul sau Harold al II-lea au reuşit să adune numărul mare de vase de care aveau nevoie. În general, flotele

din Europa de Nord erau adunate în momentul în care erau necesare pe baza obligaţiilor faţă de suzeran. Încă din secolul I, Tacitus făcea referire la căpetenii germanice care se bazau pe cohorte de cîte o sută de războinici aleşi din toate teritoriile aflate sub conducerea lor şi este posibil ca o practică asemănătoare să fi existat şi în cazul comunităţilor maritime din Scandinavia şi Insulele Britanice[76]. Conform *Numărătorii* [sau *Istoriei*] *oamenilor din Alba*[77], din secolul al VII-lea, fiecare 20 de gospodării din regatul Dalriada (nordul Irlandei şi sudul Scoţiei) trebuiau să pună la dispoziţie, atunci cînd li se cerea, două vase şi un echipaj de 28 de oameni – în total, 177 de vase şi 2.478 de oameni.

În afară de cotizaţiile ad-hoc menţionate în *Numărătoare*, conducătorii britanici par să fi fost destul de indiferenţi faţă de afacerile navale înainte de secolul al IX-lea, iar deşi Alfred cel Mare este adesea prezentat drept fondatorul flotei militare engleze, singura dovadă a existenţei unei flote este o scurtă menţionare a schiţei unor vase ce urmau a fi trimise împotriva danezilor. Numărul vaselor, locul unde erau ţinute, felul în care erau administrate, plătite sau echipate – toate acestea nu se cunosc, aşa cum nu se cunosc nici detalii despre flota de o sută de vase desfăşurată de Eduard cel Bătrîn la Brunanburh. Mai tîrziu, în secolul al X-lea, Edgar şi Æthelred al II-lea au instituit sau au continuat în mod clar un sistem de finanţare a flotei prin contribuţii obligatorii sub formă de vase şi oameni, numite *ship-soke*, prin care nişte diviziuni administrative ce reprezentau echivalentul a trei sute de gospodării aveau obligaţia să furnizeze fiecare cîte un vas şi 60 de oameni. Se constituiau echipaje de marinari-războinici alcătuite astfel: trebuia ales un bărbat la cinci gospodării, fiecare cotizînd apoi cu 3,5 şilingi pentru întreţinerea acestuia timp de două luni. Æthelred a tocmit şi mercenari englezi şi danezi. Această *ship-soke* avea corespondente şi în Norvegia, unde Harald Haarfager a instituit prima obligaţie pe scară largă de a cotiza cu vase în secolul al IX-lea, cînd fiecare trei gospodării trebuiau să furnizeze un bărbat şi întreţinerea lui timp de două luni şi jumătate. Aceasta a evoluat într-o contribuţie

mult mai sofisticată care asigura vase, oameni şi provizii pe întregul teritoriu al Scandinaviei, numită *leidang*[78].

Se pare că, în condiţii normale, aproape oricine putea fi trimis să facă serviciul militar în cadrul flotei, căci Olaf Tryggvesson a fost obligat să stabilească indicaţii stricte pentru echipajul de pe *Ormr inn Langi* („Şarpele cel lung"), nava lui amiral în bătălia de la Svold: „Pe vasul acesta nu aveau voie oameni sub 20 şi nici peste 60 de ani. La bord nu erau lăsaţi să urce laşii efeminaţi sau cerşetorii şi nimeni nu urca pe vas dacă nu se remarca prin ceva"[79]. Astfel de reguli stricte probabil nu se aplicau în 1066, cînd Harald Hardraade a adunat cel puţin 250 de vase pentru a invada Anglia, iar flota lui William număra între 700 şi 3.000 de vase (sursele se contrazic) cu echipaje formate din 7.000 de oameni, care transportau încă 7.000 de soldaţi şi cavaleri cu tot cu echipamentul şi caii lor.

În stilul lor sprinten şi telegrafic, legendele de pe Tapiseria de la Bayeux abia dacă lasă să se înţeleagă complexităţile logistice şi sofisticarea organizării de care era nevoie pentru a coordona o astfel de acţiune formidabilă: „Aici William porunceşte să se construiască vasele. Aici trag vasele pe mare. Aceşti bărbaţi duc arme pe vase. Iar aici trag un cărucior plin cu arme. Aici William trece marea pe un vas mare şi ajunge la Pevensey. Aici caii coboară pe ţărm. Iar aici soldaţii se grăbeau spre Hastings pentru a face rost de merinde"[80]. Dîndu-şi seama prea bine de ameninţarea normandă, Harold al II-lea „adunase o armată pe mare şi una pe uscat, aşa de mari, cum nu mai adunase nici un alt rege pînă atunci", însă experienţa sa subliniază dezavantajele recrutărilor temporare. William a întîrziat atît de mult să pornească pe mare, încît Harold a fost obligat să slăbească paza coastei pentru că „soldaţii au rămas fără provizii şi nimeni nu-i mai putea ţine acolo. Apoi soldaţilor li s-a dat voie să plece acasă, iar regele a plecat şi el călare în inima ţării şi vasele au fost trimise la Londra"[81]. Deşi dizolvarea flotei l-a scutit pe Harold de o confruntare cu Harald Hardraade, flancul lui sudic a rămas expus.

Un asemenea sistem ocazional de mobilizare a unei flote putea funcţiona doar atît timp cît armele folosite erau cele deţinute de marinari. Nord-europenii nu deţineau arme cu rază lungă de acţiune precum balistele sau catapultele, modelul navelor lor excludea posibilitatea montării unui berbec, astfel încît vasele erau utilizate pentru transportul trupelor şi deveneau scena unor lupte corp la corp mai mult din întîmplare. Oddr Snorrason oferă o descriere amplă a ultimei acţiuni de rezistenţă a lui Olaf Tryggvesson pe *Ormr inn Langi* în bătălia de la Svold (una dintre puţinele bătălii navale din epoca vikingilor care a fost descrisă în detaliu), cînd Olaf a înfruntat zecile de nave ale inamicilor săi, el avînd doar patru. Olaf pusese să se lege cu lanţuri vasele lui unele de altele, *Ormr inn Langi* fiind plasat la mijloc, întrucît era „mult mai lung şi mai înalt la copastii decît alte vase. Aşa au construit un loc bun pentru bătălie, ca un fort". În tabăra opusă, Eirik Håkonsson avea un vas numit *Járnbarðinn* („Barba de fier"), „întărit bine cu fier şi ţepi ascuţiţi" la prova şi la pupă ca protecţie împotriva celor care voiau să abordeze nava, o configuraţie ciudată pentru vremea respectivă. Victoria lui Eirik este atribuită faptului că a adoptat creştinismul şi a îndepărtat idolul Thor de pe prova vasului său şi că a ridicat un turn imens pe *Járnbarðinn*, de unde să arunce grinzi grele peste vasul lui Olaf. Convertirile avantajoase aveau loc destul de des, însă această ultimă tactică pare să fi fost o improvizaţie ce nu se potrivea prea bine cu modelul navelor vikinge. Cu toate acestea, se pare că a funcţionat în acest caz, iar Olaf şi cei opt camarazi ai săi rămaşi în viaţă au pus capăt bătăliei aruncîndu-se în mare. Suedezii şi danezii „postaseră nişte bărci mici în jurul

Scenă reprezentînd construirea unor vase de pe Tapiseria de la Bayeux, care spune povestea campaniei purtate de William, duce de Normandia, cu scopul de a acapara tronul Angliei, în 1066. În partea stîngă, un bărbat ciopleşte o scîndură cu o bardă de marangoz. În centru, marele marangoz verifică din ochi linia cocii la ambarcaţiunea de sus, în timp ce un alt dulgher şlefuieşte scîndurile cocii terminate, iar un al treilea stă aplecat peste un sfredel. Doi oameni fac ultimele retuşuri la coca de jos, unul cu o bardă sau o teslă, iar celălalt cu un sfredel. În dreapta se află cinci coci terminate care sînt trase către marginea apei, după cum aflăm din legenda următoare: Hic trabunt naves ad mare *(Aici trag navele către mare). Prin amabilitatea Musée de la Tapisserie de Bayeux, Franţa.*

vaselor mai mari pentru a-i putea prinde pe toţi cei care se aruncau peste bord, aducîndu-i în faţa căpeteniilor”[82], iar toţi în afară de Olaf au fost scoşi din apă. Nu se ştie nici astăzi dacă el s-a înecat sau a evadat.

Vasele Europei de Nord-Vest

Vasele vikingilor ce au luat parte la bătălia de la Svold reprezintă punctul culminant al unei direcţii de evoluţie a construcţiilor navale din Europa de Nord ale cărei origini erau vechi de sute, dacă nu chiar mii de ani[83]. Vasele din Europa de Nord se

diferenţiau de cele din Mediterana sau de pe mările musonilor în două aspecte-cheie: cocile tindeau să fie construite cu file de bordaj mai degrabă suprapuse decît aşezate la acelaşi nivel şi prinse una de alta cu piroane, un stil numit bordaj în clinuri; şi cu puţin timp înainte de epoca vikingilor se pare că vela nu era cunoscută pe continent la nord de Rin. Nu se ştie cînd a fost dezvoltată sau introdusă vela în Galia şi în Insulele Britanice, dar afirmaţia lui Pytheas că Ultima Thule se află la şase zile de Insulele Shetland sau de Marea Britanie implică utilizarea velei cel puţin din secolul al IV-lea î.e.n. Insulele Shetland se află la patru sute de mile de punctul în care cercul polar arctic se intersectează cu coastele Norvegiei şi Islandei, astfel încît, dacă Pytheas şi echipajul său au plecat din Insulele Shetland, ar fi trebuit să parcurgă în medie 70 de mile pe zi[84], o viteză aproape dublă faţă de cea care putea fi atinsă de un vas cu vîsle.

O altă posibilă dovadă a existenţei velelor în Insulele Britanice o reprezintă „barca" de la Broighter[85], o machetă de aur a unei bărci de 20 de centimetri din nordul Irlandei, datată în secolul I î.e.n. Echipată cu 18 vîsle, o ramă-cîrmă şi un catarg cu vergă pentru o velă pătrată, varianta în mărime naturală a machetei ar fi o barcă lungă de 12-15 metri. Este greu de crezut că marinarii din vremea lui Pytheas sau chiar de dinainte nu-şi puteau grea bărcile cu un catarg şi cu o pînză şi probabil că, dacă el ar fi pornit la drum lung cu nişte marinari care nu foloseau pînze, ar fi menţionat acest lucru[86]. Nu putem şti dacă vasele cu pînze erau folosite peste tot în Insulele Britanice sau dacă exista o linie de demarcaţie între zonele unde se foloseau veliere şi cele unde nu se utilizau velele. În orice caz, practica de a construi vase mari fără catarg şi vele a continuat pînă în secolul al VII-lea.

Barca de la Broighter este contemporană cu cea mai veche relatare a unui martor ocular despre vasele nord-europene, în opera lui Caesar *Comentarii despre războiul galic*. În timpul unei campanii navale împotriva aşa-numiţilor *veneti* de pe coasta sudică a Bretaniei din 57 î.e.n., Caesar a fost deosebit de impresionat de abilităţile lor marinăreşti şi de diferenţele dintre

navele lor, construite ca să facă faţă litoralului dur al Atlanticului, şi cele din Mediterana. „Vasele galilor erau construite şi greate altfel decît ale noastre”, a scris el.

> Erau făcute cu fundul mult mai plat, pentru a-i ajuta să navigheze în apele puţin adînci din pricina unor bancuri de aluviuni sau a mareei. Prova şi pupa foarte înalte le făceau potrivite pentru mările învolburate şi furtunile puternice, iar cocile erau construite numai din stejar, ca să reziste la oricîte izbituri şi la uzare… Foloseau vele făcute din piei crude sau din piele subţire, fie pentru că nu aveau in sau nu ştiau la ce-i bun, fie, mai degrabă, pentru că ei credeau că pînzele obişnuite nu ar rezista la furtunile şi vijeliile aprige din Atlantic şi că nu erau potrivite pentru astfel de vase grele. În momentul în care am ajuns faţă în faţă, singurul avantaj al vaselor noastre era că acestea erau mai rapide şi puteau fi puse în mişcare de vîsle87.

Ceasar a pus să se construiască vase pe Loara, dar fiind mai mici şi echipate cu berbeci, nu aveau nici o şansă în faţa vaselor *veneti*-lor. „Înzestrate perfect şi pregătite pentru un atac grabnic”, vasele *veneti*-lor se ridicau atît de mult pe valuri, încît, atunci cînd romanii „au încercat să-şi înalţe turelele, şi-au dat seama că pupa înaltă a străinilor era mult mai sus şi că ei erau prea jos pentru a-şi azvîrli proiectilele, în timp ce ale duşmanului cădeau cu mare forţă”. Într-un final, romanii şi-au creat avantaj tăind fungile vaselor *veneti*-lor cu „nişte cîrlige ascuţite prinse de capetele unor prăjini lungi”88. Întrucît vasele *veneti*-lor nu aveau vîsle, romanii au putut decima apoi, rînd pe rînd, vasele neputincioase.

Caesar a mai cîştigat ceva experienţă în cele două călătorii spre Britannia, iar pentru a doua a dat ordin să se construiască vase potrivite pentru a traversa Canalul Mînecii:

> Pentru a putea fi încărcate repede şi descărcate uşor, a pus să fie făcute puţin mai joase decît cele pe care le întrebuinţăm de obicei în Mediterana… Dar, pentru a putea duce o încărcătură grea şi multe animale, au fost construite mai late decît vasele pe care le folosim în alte ape. Trebuiau să fie folosite şi cu pînze, dar şi cu vîsle – lucru uşurat de franc-bordul lor jos89.

Cea mai mare colecţie de vase de pe Rin din epoca romană a fost descoperită în timpul construcţiei unui hotel în anii 198090, cînd muncitorii au dezgropat rămăşiţele a cinci vase din secolul al IV-lea în apropiere de fosta bază a *Classis Germanica* de la Mainz. Patru erau *lusoriae* zvelte, deschise, vase de transport de

uz general şi de patrulare, de 21 pe 2,5 metri, cu un singur catarg pentru o pînză pătrată şi cu 30 de vîsle. (A cincea şi cea mai mică era o ambarcaţiune de inspecţie cu o cabină mică pentru funcţionari.) Cînd le-au construit, marangozii au fixat scînduri în jurul unui cadru temporar, care a fost apoi îndepărtat înainte de introducerea cadrelor permanente în coca terminată, proces care ar fi facilitat producţia în masă a acestor ambarcaţiuni fluviale din care era alcătuită într-o proporţie tot mai mare flota imperială în epoca postaugustană.

Această metodă hibridă de construcţie a cocii este similară cu modelul „romano-celtic" asociat cu vasele descoperite în Galia romană şi în Britannia. Descrisă ca o tehnică de construcţie a navelor „bazată pe osatură", aceasta este cunoscută datorită rămăşiţelor barjei din Blackfriars din secolul al II-lea, descoperită în Londra, şi datorită velierului comercial din secolul al III-lea găsit la Saint Peter Port, pe Insula Guernsey, în Insulele Normande. Nici una din cele două coci nu a fost construită utilizîndu-se metoda de construcţie începînd cu bordajul[91], descoperită în Mediterana şi în alte părţi ale Europei de Nord; nici nu era construită complet osatura înainte să fie prinse scîndurile. În schimb, osatura a fost ridicată în mai multe etape: o parte a osaturii era asamblată, iar după ce se fixau scînduri pe ea, cadrele erau prelungite dincolo de ultima filă de bordaj încheiată. În acest fel, mai degrabă osatura, şi nu bordajul a fost elementul dominant în determinarea formei cocii. Nici acest stil, nici cel al vaselor de la Mainz nu au evoluat în tehnica de construcţie bazată pe finalizarea mai întîi a osaturii, care a fost introdusă din zona Mediteranei, unde s-a dezvoltat, abia în Evul Mediu tîrziu.

Vasele din Blackfriars, din Saint Peter Port şi din Mainz erau echipate cu pînze, însă, cu toate că mai ales ambarcaţiunile de patrulare romane trebuie să fi fost cunoscute de cei ce trăiau de-a lungul coridorului Rin-Dunăre, iar mulţi membri ai echipajelor erau recrutaţi dintre localnici, nu prea există dovezi că pînzele ar fi fost utilizate la nord de Rin pînă mult după sfîrşitul stăpînirii romane în Galia. Una dintre cel mai bine păstrate vase din

această perioadă datează din secolul al IV-lea şi a fost descoperit în mlaştina de la Nydam, în apropiere de Schleswig, la circa 80 de kilometri nord de Kiel. Coca lungă de 22 de metri are cuie de furchet pentru 30 de vîsle şi era direcţionată cu ajutorul unei cîrme laterale, dar nu există dovezi că ar fi avut catarg sau greement. Planul de construcţie al vasului descoperit la Nydam, construit în clinuri începînd cu bordajul, corespunde descrierii unor vase germanice făcute în secolul I de Tacitus: „Forma vaselor lor este deosebită de cea obişnuită [adică romană] prin aceea că au cîte o provă la ambele capete, astfel că pot să acosteze cu oricare parte a navei. Ei nu-şi pun vasele în mişcare cu ajutorul pînzelor, nici nu au cîte un rînd de vîsle de o parte şi de cealaltă. Ochiurile de vîslă sînt mobile, aşa cum mai vezi la vasele fluviale, şi pot fi inversate, la nevoie, pentru a vîsli în ambele direcţii”[92].

Barca de la Nyam poate fi tipul de vas cu care anglii, saxonii şi iuţii au traversat Marea Nordului spre Britannia în secolele IV-V. Deşi o asemenea migraţie masivă pe distanţe lungi doar cu ajutorul vîslelor ar fi fost dificilă, în Anglia se foloseau vase propulsate numai cu ajutorul ramelor şi în secolul al VII-lea[93], aşa cum arată rămăşiţele vasului de la Sutton Hoo[94]. Atunci cînd a fost excavată, în 1939, coca lungă de 27 de metri cu bordaj în clinuri nu mai exista, deoarece lemnăria şi piesele de fier cu care fuseseră fixate scîndurile se dizolvaseră în urma contactului cu solul, lăsînd mulaje, urme şi contururi clare ale formei şi amplasării lor şi chiar şi urme de reparaţii. Vasul era pus în mişcare de 28 de vîslaşi şi, chiar dacă nu există vreo dovadă că ar fi existat un catarg sau o pînză, forma cocii şi unele detalii de construcţie, cum ar fi chila, sugerează că ar fi putut fi great, iar o machetă la scara de ½ construită în 1993 a demonstrat că putea naviga foarte bine cu vele. Indiferent dacă vasul de la Sutton Hoo a fost great sau nu, el aparţine în mod clar fazei de tranziţie a construcţiilor navale din Europa de Nord-Vest ce a dus la vasele din epoca vikingilor.

Descrierile scrise sau vizuale ale vaselor din epoca vikingilor

nu sînt mai detaliate decît descrierile făcute de Oddr Snorrason vaselor *Ormr inn Langi* şi *Járnbarðinn* în bătălia de la Svold, însă numeroasele descoperiri arheologice compensează: mai mult de 20 de vase din criticele secole IX-X au fost descoperite într-o zonă care se întinde între fiordul Oslo şi coasta Iutlandei şi în est pînă la Vistula[95]. Vikingii au avut o varietate de vase atît pentru luptă, cît şi pentru uz general, chiar dacă vasele comerciale şi cele de război aveau mai multe elemente în comun. Ca şi în cazul vaselor de la Nydam şi Sutton Hoo, cocile cu prova şi pupa identice erau construite în clin, începînd cu bordajul, şi guvernate cu ajutorul unei singure cîrme laterale, iar fundul relativ plat le permitea să fie trase pe ţărm. Încorporarea unei chile făcea posibilă instalarea unui catarg şi a unei pînze pătrate; totuşi, deşi navigarea cu pînze era utilă pe traseele lungi în larg, în momentul manevrării spre ţărm sau împotriva unor vînturi capricioase sau într-o bătălie, vîslele erau un element imperativ. Spre deosebire de vasele de război, ce erau în general nepuntate, aşa-numitele *knarr* şi alte vase comerciale erau acoperite de o punte în faţă şi la pupă, unde stăteau vîslaşii, pe cînd în mijlocul navei erau îngrămădiţi pasagerii şi încărcătura – orice de la alimente şi unelete pînă la mărfuri şi animale, inclusiv oi, vite şi cai, ce erau transportate frecvent pe apă. Norvegienii au adus caii în Islanda, iar pentru invadarea Angliei, William a îmbarcat două sau trei mii de cavaleri care trebuie să fi călătorit cu tot atîţia cai pe nişte vase de acelaşi gen[96].

Printre primele şi cele mai spectaculoase vase din epoca vikingilor care au fost descoperite se numără vasul norvegian de la Oseberg (21,6 pe 5,1 metri), construit în perioada 815-820 şi excavat în 1904, şi cel de la Gokstad (23,3 pe 5,2 metri), descoperit într-o movilă funerară în 1880, care datează din perioada 890-895. Considerate cîndva arhetipuri ale navei lungi (*langskip*), astăzi se crede că sînt *karvi*, un model mai mic şi decît nava lungă, şi decît *knarr*-ul negustorilor. Ambele vase erau greate, iar cel de la Oseberg este cel mai vechi vas scandinav pentru care există dovezi indiscutabile că avea o velă. Aşa cum era tipic

pentru vasele vikinge, puteau fi montate scuturi pe un grilaj ataşat deasupra rîndului de găuri pentru vîsle de pe fiecare din bordajele vaselor de la Oseberg şi Gokstad[97]. Faptul că au fost descoperite în movile funerare sugerează că au aparţinut probabil unei căpetenii sau altei persoane importante, ca şi vasul de la Sutton Hoo.

Dintr-o perioadă mai tîrzie datează cinci vase sabordate în apropiere de Skuldelev[98], pentru a bloca accesul în Roskilde, Danemarca, în timpul războaielor dintre Harald Hardraade şi Svend al III-lea. Rămăşiţele fragmentare au fost identificate şi indică două *knarr* (Skuldelev 1 şi 3), două nave de război (Skuldelev 2 şi 5) şi un vas de pescuit, ce datează din 930-1030[3*]. Cea mai nouă şi mai bine păstrată corabie, Skuldelev 3, avea 14 metri lungime şi putea transporta în jur de cinci tone şi un echipaj de cinci pînă la nouă persoane. Avînd o capacitate de 15-20 de tone, corabia Skuldelev 1, cu o lungime de 16 metri, a fost probabil construită în Norvegia şi este tipul de vas folosit, probabil, pentru comerţul maritim. Skuldelev 5, „micul vas de război" (17 metri) şi Skuldelev 2 ies în evidenţă prin raportul lungime-lăţime de 7:1, mult mai îngust în comparaţie cu raportul de 4:1 al celorlalte corăbii. Vase cu un model similar par să fi fost copiate din zona Mării Baltice pînă în Normandia şi Irlanda, unde a fost construită corabia Skuldelev 2, de 30 de metri. Scîndurile de la fundul ambelor nave de război erau subţiate din cauză că fuseseră trase pe ţărm. Skuldelev 2 este cea mai lungă navă vikingă descoperită pînă acum şi, cu toate că nu se cunoaşte numărul exact al vîslelor, se estimează că avea un echipaj de 50-100 de oameni. Legendele islandeze indică faptul că vasele care aveau între 13 şi 23 de perechi de vîsle erau considerate nave lungi, iar Skuldelev 2 s-ar fi situat în fruntea acestora.

Cele care aveau peste 25 de perechi de vîsle erau numite „vase mari", cel mai cunoscut fiind *Ormr inn Langi* al lui Olaf Tryggvesson. Aşa cum se spune în *Saga lui Olaf Tryggvesson* scrisă de Oddr în secolul al XII-lea, masivul vas a fost construit în apropiere de Trondheim, iar cala de construcţie era încă vizibilă

pe vremea lui Oddr: „Lungă de 74 de coţi [36 de metri], fără să punem la socoteală părţile mai înalte de la etravă şi pupă”[99]. Navele construite pentru rege erau somptuos decorate, iar Olaf „a pus ca nava să fie vopsită în tot felul de culori, apoi a poruncit să fie poleită cu aur şi împodobită cu argint. La prova era un cap de dragon”[100]. Vasele utilizate în timpul expediţiei lui Svend I spre Anglia erau şi mai extravagante. „Pe o parte a vaselor se vedeau lei de aur, pe cealaltă parte... tot felul de dragoni scuipau flăcări pe nări. Într-o parte erau statui de aur sau de argint înfăţişînd oameni de ziceai că-s adevăraţi, în altă parte tauri cu grumazul înălţat şi picioarele întinse, întruchipaţi ca şi cum săreau şi răgeau, la fel ca aceia adevăraţi”. Asemenea podoabe aveau scopul de a-l glorifica pe rege şi a-i înspăimînta pe inamici. Foarte utile, chiar dacă aveau scop ornamental, erau giruetele şi sculpturile de pe vasele lui Svend ce înfăţişau „păsări în vîrful catargelor ce arătau prin mişcările lor din ce direcţie bat vînturile”[101].

S-au găsit mai puţine rămăşiţe de nave în est, unde nu există nici o dovadă că ruşii varegi au influenţat construcţia ambarcaţiunilor slave, menite mai degrabă pentru a fi folosite pe fluvii decît pe mări. Conform lui Constantin al VII-lea, ca parte a tributului plătit suzeranilor lor de la Kiev, slavii au construit nişte ambarcaţiuni scobite din trunchiuri de copac numite *monoxile* („un singur lemn”), care puteau fi uşor transportate pentru a ocoli cele zece grupuri de praguri ce întrerupeau o porţiune de 70 de kilometri a Niprului mai jos de Dnepropetrovsk. Monoxilele puteau fi şi greate; comercianţii porneau pe fluviu în iunie, iar cînd ajungeau la Marea Neagră instalau „tachelajul de care era nevoie, pînze şi catarge şi cîrme, pe care le iau cu ei”[102], înainte să-şi continue drumul de-a lungul coastei, spre porturile ţaratului bulgar şi Bosfor. Monoxilele erau potrivite pentru comerţ, dar nu se comparau cu flota bizantină, ce avea nave mai mari, o mai bună organizare şi arme superioare. Ruşii nu şi-au dezvoltat niciodată o forţă navală nici în Marea Neagră, unde exercitau prea puţină putere, nici în Marea Baltică, unde făceau comerţ

prin intermediul altora.

Pe măsură ce secolul al XI-lea se apropia de sfîrşit, spiritul dezlănţuit al epocii vikingilor se risipise. Cu excepţia Islandei, căpeteniile locale erau incapabile să-şi menţină autonomia în faţa monarhiilor tot mai centralizate şi a centrelor urbane. Deşi deseori cucerirea normandă din 1066 este considerată sfîrşitul epocii vikingilor, această dată se aplică doar Angliei şi Franţei. În Răsărit, un eveniment de o însemnătate similară ar fi moartea lui Iaroslav cel Înţelept, în 1054, după care Rusia kieveană a adoptat o orientare tot mai marcat bizantină. Întîmplător, acesta este şi momentul schismei între Răsărit şi Apus în sînul Bisericii creştine. Islanda a fost independentă din 1000 pînă în 1264, cînd a fost supusă coroanei norvegiene, iar în secolul al XV-lea Insulele Orkney şi Shetland au trecut de sub dominaţia norvegiană sub cea scoţiană, în timp ce aşezările din Groenlanda au dispărut.

Oricît de extensiv a fost comerţul vikingilor, se baza aproape exclusiv pe mărfuri de prestigiu, de lux sau ultraspecializate, iar din acest punct de vedere nu s-a diferenţiat de cel al frizonilor şi al altora care i-au precedat. Cu puţine excepţii, pînă în secolul al XI-lea, în Europa de Nord nu a existat aproape deloc comerţ cu ridicata. Fermierilor le lipsea capacitatea suplimentară pentru a face exporturi şi singurele produse agricole transportate în cantităţi mari erau vinul – cel din Burgundia şi de pe Sena fiind transportat pe rîuri şi pe apele de coastă pînă în Delta Rinului[103] – şi lîna. Nu se transportau aproape deloc mărfurile în vrac tipice pentru comerţul maritim de la sfîrşitul Evului Mediu – cerealele, peştele şi lemnul, în afară de vin. Atunci cînd populaţia, precum şi produsele agricole şi meşteşugăreşti au început să crească în număr, comerţul a fost organizat în jurul breslelor şi asociaţiilor libere de negustori, care, folosind vase mai mari şi cu un nou design, au provocat schimbări radicale în organizarea transportului maritim şi purtarea unui război pe mare. Asemenea adaptări nu au apărut doar în vestul Eurasiei, abordări similare ale comerţului pe distanţe lungi putînd fi identificate şi în sudul

Indiei, de unde s-au extins în mările musonilor.

1* Excepţiile care confirmă regula sînt Agri Decumates, o mică provincie ce se întindea pe un teritoriu în formă de triunghi între cursul superior al Dunării şi cursul superior al Rinului, şi Dacia, la nord de cursul inferior al Dunării. Acestea au fost ultimele provincii întemeiate, în 106 e.n., şi primele care au fost abandonate, în secolul următor.

2* În secolul al XII-lea, inundarea acestuia a creat Golful Zuiderzee. În secolul XX, inginerii olandezi au îndiguit şi au împărţit această „Mare Sudică" în lacurile Ijsselmeer şi Markermeer pentru a proteja Olanda de alte inundaţii.

3* Rămăşiţele identificate iniţial drept Epava 4 s-au dovedit a face parte din Epava 2. Acest lucru a fost descoperit abia mai tîrziu, iar vasele al patrulea şi al cincilea au fost numite întotdeauna Epavele 5 şi 6.

Capitolul 10

Drumul Mătăsii pe mări

Istoria Eurasiei din secolul al VII-lea şi din veacurile ce au urmat este dominată de apariţia califatelor musulmane şi resurgenţa unei Chine unite – şi este de înţeles. În doar o sută şi ceva de ani, islamul a devenit religia dominantă pe un teritoriu ce descria un arc în Asia şi Africa, din Portugalia pînă în Kazahstan şi pînă la Ind. În Asia Centrală a ajuns pînă la graniţa de apus a Chinei în vremea Dinastiei Tang, ale cărei armate împinseseră în acelaşi timp hotarele Regatului de Mijloc către vest, încorporînd peste 2.000 de mile de deşert şi stepă. Totuşi, chiar în momentul în care cele două au intrat în contact nemijlocit, răscoalele din Dar al-Islam şi din China au deplasat atenţia negustorilor de la Drumul Mătăsii care străbătea Asia Centrală către Drumul Mătăsii pe mare. Pieţele maritime efervescente de la ambele capete ale acestei rute comerciale maritime care lega sud-vestul de nord-estul Asiei au atras negustori şi cerşetori din jurul mărilor musonilor şi au contribuit la înflorirea cosmopolită a respectivelor imperii. Segmente ale acestei reţele comerciale existau de sute de ani, dar în secolul al VII-lea navigatorii de pe mările musonilor cîştigau din ce în ce mai multă încredere şi călătoreau tot mai departe, iar conducătorii teritoriilor unde poposeau aceştia, precum Srivijaya şi regatul Chola, au putut acumula bogăţia şi prestigiul necesare pentru a-şi întemeia state influente şi durabile. Astfel a luat fiinţă un cerc virtuos în care

din transmiterea mărfurilor şi a culturii au avut de cîştigat conducători locali şi regionali ale căror state mai puternice şi mai stabile au atras la rîndul lor atenţia unor negustori din zone tot mai îndepărtate.

Navigatorii musulmani din Oceanul Indian

La începutul secolului al VII-lea, Asia de Sud-Vest era scindată între Imperiul Bizantin şi cel Sasanid. Bizantinii controlau cea mai mare parte din Asia Mică, Levantul şi Egiptul, în timp ce Sasanizii conduceau Persia, Irakul şi unele zone din Asia Mică. În Peninsula Arabia, aceştia controlau atît teritoriul continental al-Bahrayn, cît şi Insula Bahrain şi coasta din Kuwait pînă în Quatar, Omanul, în sud-vestul peninsulei, şi Yemenul, cu portul Aden de la Marea Arabiei. Alte zone ale Arabiei se aflau dincolo de zona de influenţă imperială – Hejazul, de-a lungul ţărmului Mării Roşii, care include oraşele sfinte Mecca şi Medina; Hadramawtul, pe coasta de sud, între Yemen şi Oman; şi Yamana, un teritoriu continental din nordul Arabiei. Avansul spre răsărit al Islamului a fost la fel de rapid şi de amplu ca şi expansiunea sa către vest. În 634, armatele musulmane au cucerit marele oraş comercial Damasc, care a devenit capitala califatului mai bine de un secol, iar Persia a fost cucerită în 643, la un an după capturarea Alexandriei. Cînd a fost întemeiat Califatului Omeiad, în 661, islamul avea o mare influenţă în Peninsula Arabia, Mesopotamia şi în estul Asiei Mici, iar armatele musulmane avansaseră în Munţii Caucaz. La răsărit de Marea Caspică, între 694 şi 714, al-Hajjaj ibn Yusuf ath-Thaqafi, viceregele Irakului, a organizat o campanie în Afganistan şi dincolo de Amudaria, pînă la Sîrdaria, la aproximativ 325 de kilometri spre nord, iar multe dintre populaţiile persane şi turcice din Transoxiana (inima Uzbekistanului de astăzi) au început să se convertească de la zoroastrism, budism şi creştinism la islam. Transoxiana a fost o

zonă comercială şi strategică importantă prin care se ajungea dinspre vest către Drumul Mătăsii, trecînd prin Kashgar şi pustiul Taklimakan, unde drumurile se contopeau cu cele ce veneau din Afganistan şi India. La mijlocul secolului, expansiunea musulmană în Asia Centrală a încetinit. Deşi forţele abbaside i-au înfrînt pe chinezi în bătălia de pe rîul Talas, pe teritoriul actual al Kazahstanului, din 751, triburile tibetane care se îndreptau spre nord le-au oprit înaintarea către răsărit. La apogeul etapei lor expansioniste, tibetanii s-au luptat cu chinezii şi cu arabii. Deşi tibetanii au fost controlaţi în cele din urmă de armatele musulmane şi chineze care au acţionat simultan, deşi nu concertat, tulburările provocate de ei i-au forţat pe negustori să exploateze mai intens căile maritime dintre Golful Persic, India, Asia de Sud-Est şi China.

Armatele musulmane au ajuns în Golfului Persic în 635, unde au înfiinţat o tabără militară la Basra. După mai puţin de zece ani, Imperiul Sasanid se prăbuşise, iar la începutul secolului al VIII-lea islamul se răspîndise spre răsărit pînă la Ind, iar printre cei care l-au adoptat au fost mulţi marinari persani şi omanezi care au dus această religie cu ei pe rutele lor comerciale care au înflorit pe măsură ce statul musulman se consolida. Creşterea comerţului neînsoţită şi de o extindere a autorităţii politice a dus la o proliferare a pirateriei în Marea Arabiei, între Delta Indului şi Gujarat. Într-un efort de a restabili ordinea, viceregele al-Hajjaj a ordonat armatelor musulmane să pătrundă pe subcontinentul indian în 711, cu un an înainte ca Tariq ibn Ziyad să debarce în Gibraltar pentru a începe cucerirea musulmană a Peninsulei Iberice. Deşi aceasta ar putea fi considerată o prelungire firească a campaniei lui al-Hajjaj din Transoxiana şi Afganistan, casus belli era cu totul deosebit. Conform istoricului al-Baladhuri din secolul al IX-lea,

> ...regele Insulei Rubinelor [Sri Lanka] i-a trimis lui al-Hajjaj nişte femei care se născuseră în ţara lui ca musulmane, după ce taţii lor, care fuseseră negustori, muriseră. El a vrut să-i intre în graţii lui al-Hajjaj trimiţîndu-le înapoi. Dar corabia pe care erau ele a fost atacată de nişte mezi din ad-Daibul [Bahnhore, Pakistan] cu

nişte bărci mari şi a fost capturată cu tot ce era într-însa[1].

Al-Hajjaj a autorizat o serie de expediţii punitive dintre care ultima, condusă de Muhammad ibn-al-Kasim, a fost întărită cu „corăbii încărcate cu soldaţi, arme şi provizii”[2]. Muhammad ibn-al-Kasim a cucerit portul Daybul, i-a ucis regele şi a supus cu forţa Sindul, regiune oarecum învecinată cu teritoriul actual al Pakistanului. Mulţi dintre locuitorii budişti s-au convertit la islam, iar cucerirea a contribuit la restabilirea ordinii pe rutele navale care ocoleau nord-vestul Indiei şi coastele Konkan şi ale Malabar spre sud, către Sri Lanka. Dar Sindul se va dovedi a fi limita răsăriteană a expansiunii teritoriale a islamismului timp de trei sute de ani.

În pofida progreselor mari în răspîndirea islamului, califii omeiazi de la Damasc erau nevoiţi să facă faţă unor vechi facţiuni tribale care se suprapuneau cu schisme teologice şi tensiuni între musulmanii arabi şi convertiţii străini. Tensiunile erau deosebit de acute între arabi şi persani, a căror identitate culturală şi imperială avea rădăcini mult mai adînci şi mai ample decît ale oricăror alte popoare copleşite de primul val al cuceririi arabe. Cînd un descendent colateral al lui Mahomed, pe nume Abu'l-Abbas as-Saffah, s-a răsculat împotriva Omeiazilor, el a fost sprijinit de trupe din nordul Persiei şi a fost proclamat calif în 749. Abu'l-Abbas s-a stabilit la al-Kufa, pe cursul inferior al Eufratului, dar fratele şi succesorul său, Abu Djafar al-Mansur, a fondat o nouă capitală abbasidă la Bagdad, pe malul vestic al Tigrului, în 761-762. Transferarea aparatului administrativ la 750 de kilometri est de Damasc a adus sfîrşitul dominaţiei siriene în lumea musulmană şi a deplasat epicentrul califatului din Africa de Nord şi Mediterana în Asia Centrală şi Oceanul Indian, cu repercusiuni enorme asupra negoţului din mările musonilor.

Conform geografului din secolul al IX-lea al-Yaqubi, locul unde e situat Bagdadul i-a fost revelat lui al-Mansur, care a prezis că acesta avea să devină „un ţărm al lumii. Tot ce vine pe Tigru [în amonte] din Wasit, al-Basrah, Ahwaz, Faris, Oman, al-Yamanah, al-Bahrayn şi locurile învecinate poate să ajungă pînă acolo şi să

ancoreze acolo. La fel, tot ce se aduce cu barca pe Tigru [în aval] din Mosul, Diyar Rabiah, Azerbaidjan şi Armenia şi orice e adus cu barca pe Eufrat din Diyar Mudar, Raqqah, Siria, de la hotar, din Egipt şi Africa de Nord poate să ajungă la acest capăt şi să fie descărcat aici”[3]. Un alt avantaj îl constituia faptul că era uşor de apărat. La două secole după al-Yaqubi, geograful al-Muqaddasi şi-a amintit de sfatul dat lui al-Mansur, care în descrierea sa observa că Bagdadul era „într-un loc între ape, astfel încît duşmanul să nu te poată ajunge decît cu corăbii sau pe un pod, pe Tigru sau pe Eufrat”[4].

În mai puţin de 50 de ani de la fondarea Bagdadului, populaţia crescuse la aproximativ jumătate de milion de oameni, transformîndu-l în cel mai mare oraş din lume din afara Chinei: spre vest, rivalii săi cei mai apropiaţi erau Constantinopolul, Alexandria, Damascul şi Basra. Ascensiunea rapidă a oraşului s-a datorat în mare măsură faptului că era amplasat pe Tigru într-un loc unde între acesta şi Eufrat sînt mai puţin de 50 de kilometri. Aici, în centrul Irakului, se afla pe rutele comerciale continentale care legau Persia, Asia Centrală şi India din est şi Siria, Marea Mediterană şi Africa de Nord în vest. Malurile erau pline de vase, de la *quffa* rotunde din stuf trimise în aval din zona colinară din jurul Mosulului pînă la nave maritime care tocmai veniseră din Golful Persic şi Oceanul Indian. Existau canale care permiteau accesul la Eufrat şi comerţul apusean, în timp ce Bagdadul era un punct terminus al drumului pelerinilor de la Mecca, aflată în sud-vest. Deşi capitala era la aproape 500 de kilometri în amonte de Golful Persic, Tigrul a deschis Bagdadul la comerţul din Oceanul Indian. Astfel, al-Yaqubi putea să declare: „Acesta e Tigrul; nu există nici o piedică între noi şi China; orice de pe mare poate veni la noi pe Tigru”[5] – afirmaţie care aminteşte de laudele lui Sargon privind docul din Akkad, deşi acum marinarii navigau mai departe de Dilmun, Magan şi Meluhha. Pînă în secolul al X-lea, Bagdadul a fost probabil cel mai aglomerat port din lume, în timp ce porturile sale exterioare – printre care erau incluse la acea vreme şi cele din sudul Iranului şi din Insula Socotra – erau

numite „hotarul Indiei”[6].

Deşi prosperitatea lor s-a diminuat în ultimele decenii ale Imperiului Sasanid, porturile Ubulla, Basra şi Siraf din Golful Persic au rămas active în comerţul pe distanţe lungi în timpul tranziţiei de la stăpînirea sasanidă la cea musulmană. Al-Baladhuri afirmă că înainte de începutul epocii islamice Ubulla a fost cel mai important. Fiind una dintre cele două capitale ale provinciei omeiade Irak (cealaltă a fost al-Kufa), Basra a eclipsat rapid Ubulla, deşi succesul său s-a datorat mai mult politicii decît geografiei. Tabăra militară iniţială fusese ridicată pe locul portului antic Charax Spasinu, dar se afla la 15 kilometri de Shatt al-Arab şi a funcţionat ca port doar datorită unui canal care o lega de Ubulla[1*]. Cu toate acestea, Basra atrăgea corăbii maritime din întreaga lume musulmană şi de dincolo de ea[7]. Cu mult timp înainte de a deveni un port vamal al Bagdadului, care a fost fondat cu mai mult de un secol după aceea, Basra a prosperat, iar la apogeul său, în secolele VIII-IX, adăpostea mai mult de două sute de mii de oameni de diferite credinţe şi etnii şi era remarcat pentru producţia, agricultura (curmale, în special) şi comunităţile sale literare, artistice şi religioase vibrante.

Rivalul principal al Basrei a fost Siraful, situat pe ţărmul Persiei, la aproximativ 375 de mile de punctul unde golful pătrunde cel mai adînc în uscat. Fondat de regele sasanid Şapur al II-lea în secolul al IV-lea, Siraful avea o radă spaţioasă care putea găzdui corăbii cu pescaj mare mai uşor decît porturile din nordul golfului, dar era situat într-un mediu ostil, cu temperaturi extreme şi neavînd apă suficientă pentru a susţine o populaţie numeroasă, ca să nu mai vorbim de agricultură. Această din urmă problemă a fost depăşită prin construirea unor rezervoare şi canale cu apă dulce care alimentau grădini luxuriante cultivate de elita negustorilor bogaţi, care au prosperat din comerţul Bagdadului şi Shirazului, capitala provinciei persane Fars, situată la 225 de kilometri spre nord-est. Geografii şi istoricii au lăudat portul de-a lungul întregii epoci abbaside – şi pe bună dreptate: negustorii săi călătoreau pînă în China, importînd lemn de tec şi

alte soiuri din India şi Africa de Est pentru construcţia de case, moschei, nave şi turnuri de control numite *khashab*. Comparînd Siraful cu Shirazul, geograful persan din secolul al X-lea al-Istakhri remarca: „Siraful era aproape la fel de mare şi de minunat ca Shirazul; casele erau construite din lemn de tec adus din ţara Zanj [Africa de Est] şi aveau mai multe caturi, clădite în aşa fel încît să se vadă marea”[8].

Strălucirea Abbasizilor abia dacă a durat un secol înainte ca rebelii şi unii guvernatori autonomi de la marginile califatului să înceapă să conteste stăpînirea Bagdadului. Mai aproape de casă, califatul se confrunta cu disidenţă în tot spectrul social, de la comercianţi pînă la sclavi. Ca multe state cu o populaţie numeroasă de sclavi, în califate izbucneau adesea răscoale. Primele revolte au avut loc în anii 680, dar frămîntările din Zanj au culminat cu o insurecţie care a durat 14 ani (869-883) – a început ca o revoltă avînd la bază nemulţumiri de ordin economic, dar s-a transformat rapid într-un atac la adresa autorităţii califului – şi în care au murit sute de mii de oameni[9] (peste jumătate de milion, după unele estimări). Zanj a primit sprijin de la negustorii din Golful Persic nemulţumiţi de amestecul califatului în comerţul lor. Împreună au ocupat Ubulla, Abadanul, iar în 871 Basra, a cărei cădere a fost cea mai mare înfrîngere a stăpînirii. Din pierderea oraşului Basra au avut de cîştigat Siraful, Suharul şi alte porturi asupra cărora Abbasizii exercitau doar un control nominal – uneori chiar nici un control – şi care au profitat rapid de slăbiciunea Bagdadului.

În secolul al X-lea, califii abbasizi au fost reduşi la statutul de marionete sub controlul politic al unor emiri şiiţi persani numiţi Buizi, care au exercitat o putere aproape absolută la Bagdad şi de-a lungul ambelor ţărmuri ale Golfului Persic. Ascensiunea Buizilor a coincis cu mutarea Fatimizilor de la Ifriqiya la Cairo şi relansarea comerţului în Marea Roşie, care devenise mai puţin important decît cel din Golful Persic după sfîrşitul Egiptului bizantin. În 976, Siraful a fost devastat de o serie de cutremure care au durat o săptămînă[10]. Acesta nu a fost un eveniment

important în şi prin sine, dar a prevestit declinul comercial al golfului. Turcii Selgiucizi care au năvălit din Asia Centrală au cucerit Shirazul în 1062, dar şi-au stabilit capitala la Isfahan, la 750 de kilometri nord de Siraf, şi nu s-au preocupat mai deloc de comerţul maritim. Tulburările din sudul Persiei, apariţia ulterioară a unui stat pirat pe Insula Kish, în Strîmtoarea Hormuz, şi dezvoltarea continuă a porturilor de la Marea Roşie sub conducerea Fatimizilor – toate acestea au făcut ca Golful Persic să fie mai puţin atractiv pentru comercianţi.

La prima vedere pare paradoxal că, deşi musulmanii au cucerit Egiptul în secolul al VII-lea, aceasta nu a condus la o creştere a traficului pe Marea Roşie, exceptînd pelerinii şi comerţul de cereale cu destinaţia Mecca. Marea Roşie şi Nilul erau căi vitale pentru schimburile între Marea Mediterană şi Oceanul Indian încă din Antichitate, dar fondarea Bagdadului a transformat Golful Persic în principalul punct terminus al comerţului din vestul Oceanului Indian. Un comerţ precum cel care din Marea Roşie înainte de renaşterea fatimidă era monopolul marinarilor din Golful Persic care frecventau Jeddah şi Adenul, unde în secolul al IX-lea puteai găsi „toate mărfurile din Sind, Hind, China, Zanzibar, Abisinia, Fars [Persia], Basra, Jiddah şi Kulzum”[11]. În 646, califul ortodox Usman desemnase Jeddah drept port al Meccăi, aflată la aproximativ 75 de kilometri spre sud-est. Înconjurat de cîmpii de sare şi recife care lăsau navelor doar o intrare îngustă, Jeddah a fost totuşi unul dintre cele mai importante porturi din lumea musulmană, în special în timpul hagialîcului, cînd cea mai mare parte a cerealelor şi a altor provizii pentru pelerini – şi în unele perioade majoritatea pelerinilor înşişi – veneau pe mare prin Qulzum (vechiul Clysma, acum Suez). A fost şi un important antrepozit pentru mărfurile care urmau să ajungă în sau veneau din Egipt pentru că era mai periculos şi mai puţin profitabil pentru navele din Oceanul Indian să navigheze la nord de Jeddah. Traficul din Marea Roşie a crescut odată cu revitalizarea prosperităţii comerciale a Egiptului şi din nou după ce Selgiucizii au cucerit Sinaiul, în anii 1060.

Traseul normal de pe uscat din Africa de Nord pînă la Mecca fiind inaccesibil, cei care voiau să facă hagialîcul trecînd prin Egipt porneau într-o călătorie în trei etape: cu barca pe Nil pînă la Qus sau Assuan, unde se alăturau unei caravane de cămile cu care ajungeau în trei săptămîni în modestul port Aydhab[12], a cărui populaţie permanentă număra doar aproximativ cinci sute de oameni. Comandanţii de nave din Aydhab percepeau tarife exorbitante pentru călătoria de 150 de mile pînă la Jeddah, precum şi pentru orice provizii pe care pelerinii puteau fi obligaţi să le cumpere. Cu toate acestea, ruta Assuan-Aydhab-Jeddah a rămas practicabilă pînă cînd primul sultan mameluc al Egiptului a învins statele cruciate din Palestina şi în 1267/1268 a redeschis ruta din Sinai către Mecca.

Africa de Est

Atît timp cît Bagdadul a rămas piaţa principală pentru vestul Oceanului Indian, Marea Roşie a funcţionat ca o ramificaţie pentru vasele din Golful Persic. Chiar dacă se găseau mărfuri din belşug în Aden, o mare parte din acestea treceau mai întîi prin porturile de la Golful Persic. Acest lucru era valabil şi pentru mărfurile de pe coastele Africii de Est, aflate la o distanţă mai mică. Schimburile comerciale dintre Golful Persic şi Africa de Est nu erau ceva nou, dar începînd încă din secolul al VIII-lea, a existat un avans concertat spre sudul Cornului Africii, unde islamul a început să exercite o influenţă certă, deşi limitată. După ce au pătruns în Yemen, pe celălalt ţărm al Mării Roşii, în secolul al VI-lea, regii Aksumului au renunţat la aspiraţiile lor maritime şi comercianţii omanezi din Siraf şi Suhar au preluat treptat acest rol pe coasta de nord a Cornului Africii[13]. Pînă în secolul al VIII-lea s-au stabilit pe Insula Socotra, pe care au folosit-o ca bază de unde făceau comerţ şi desfăşurau raiduri dincolo de Cornul Africii. Omanezii, precum şi persanii şi arabii care i-au urmat s-au limitat iniţial la arhipelagurile relativ protejate şi insulele

presărate de-a lungul coastelor Kenyei şi Tanzaniei, şi nici măcar după ce s-au stabilit pe continent nu au pătruns prea departe de ţărm. Multe dintre porturile lor aveau caracter temporar sau cel puţin erau construite din materiale perisabile, iar cele mai multe dintre oraşele permanente fondate la începutul noului mileniu se aflau la doar cîţiva kilometri de mare.

Poate că structurile fizice din primele trei secole ale prezenţei musulmanilor în Africa de Est au fost temporare, dar multe aşezări au atins totuşi dimensiuni impresionante – de pînă la 20 de hectare (50 de acri) în unele cazuri – şi au constituit baza unor oraşe care sînt înfloritoare şi astăzi: Mogadishu în Somalia; porturile din arhipelagul kenyan Lamu; insulele tanzaniene Pemba, Zanzibar şi Kilwa; şi Sofala, din Mozambic, care a fost punctul terminus de coastă al comerţului cu aur din Zimbabwe şi efectiv limita sud-vestică a transporturilor din Oceanul Indian pînă la sosirea portughezilor, la sfîrşitul secolului al XV-lea[14]. Deşi le datorau relaţiile de peste mări negustorilor musulmani, aceste aşezări au fost iniţial colonizate şi au continuat să fie dominate de africani vorbitori de swahili care pînă în secolul al VIII-lea se răspîndiseră spre sud, de-a lungul unei zone de coastă de două mii de kilometri, din Kenya pînă în Mozambic, şi care s-au stabilit în arhipelagul Comore în secolele IX-X. În ciuda unei vechi convingeri conform căreia cultura swahili a fost indelebil marcată de influenţele arabe şi islamice încă de timpuriu[15], acestea au fost absorbite mai degrabă decît impuse vorbitorilor de swahili, care au dezvoltat o societate complexă ce a acţionat ca mediator între tradiţiile străine şi cele africane locale. Unul dintre motivele acestei confuzii este însuşi cuvîntul *swahili*, care provine de la termenul arab *sawahil*, ce înseamnă „coastă”. Cu toate acestea, swahili este o limbă bantu cu un vocabular arab limitat – în principal termeni religioşi, comerciali şi nautici specializaţi –, din care cea mai mare parte a intrat în limbă între secolele al XVII-lea şi al XIX-lea, cînd Imperiul Omanez includea şi o parte din coasta Africii de Est.

Printre cele mai vechi situri swahili excavate pînă acum este

cel de la Shanga[16], unde descoperirea unor obiecte de ceramică persane arată că aici au ajuns marinari musulmani la sfîrşitul secolului al VIII-lea. Oraşul a prosperat şi pînă în secolul al XI-lea s-a construit o moschee de vineri şi alte structuri pentru care s-au folosit coral şi piatră, şi nu lemn şi paie, care sînt perisabile. Puţin mai tîrziu a fost întemeiat oraşul Kilwa[17], aşezat pe o insulă care măsoară patru kilometri pe şase, într-un golf protejat, pe coasta Tanzaniei. Kilwa a cunoscut apogeul dezvoltării sale între sfîrşitul secolului al XII-lea şi secolul al XVI-lea, dar săpăturile au scos la iveală articole de provenienţă arabo-persană şi chineză (acestea din urmă trecînd prin porturile din Golful Persic) datînd din secolul al IX-lea. Potrivit *Cronicii Kilwei* din secolul al XVI-lea, oraşul a fost întemeiat de Ali ibn al-Husayn, fiul unui sultan din Shiraz. Navigînd cu şapte nave, al-Husayn, cei cinci fraţi şi tatăl lui s-au stabilit în şapte locuri din Comore şi pe continent, în dreptul arhipelagului Lamu, despre care se spune că al-Husayn l-a primit de la un conducător de pe continent în schimbul unor pînzeturi. Povestea lui al-Husayn seamănă cu anumite legende care explică fondarea oraşului Mogadishu şi migrarea persanilor pe Coasta Konkan din India în secolul al VIII-lea. Indiferent dacă este adevărată sau nu, povestea era probabil veche de jumătate de mileniu atunci cînd a fost scrisă: printre obiectele descoperite la Kilwa se numără şi nişte monede din secolul al XI-lea cu numele lui al-Husayn şi al succesorilor săi. Iar membrii familiei lui al-Husayn nu au fost primii care au ajuns în Comore. Colonizat iniţial de vorbitori de malgaşă din Madagascar, importanţa arhipelagului a crescut deoarece era situat la jumătatea distanţei dintre nordul Mozambicului şi Madagascar şi pe ruta maritimă dintre Sofala şi Kilwa, a cărei arcuire largă spre est era dictată de vînturile şi curenţii predominanţi. Pe lîngă traficul obişnuit dintre Golful Persic şi Africa exista şi un trafic comercial direct între Srivijaya şi Africa de Est şi poate Madagascar. Aici se spunea că marinarii de pe vasele comerciale din Srivijaya au fost „primiţi cu ospitalitate şi cîştigă bine din negoţ... pentru că fiecare înţelege limba celuilalt”[18], pentru că malgaşa derivă din limba

austroneziană vorbită de primii colonişti ai insulei.

Exporturile din Africa de Est erau variate, dar constau mai ales în resurse naturale, în principal aur, lemn de mangrove, carapace de broască-ţestoasă, fier pentru meşterii indieni şi fildeş. Este mai greu de stabilit ce anume se importa pînă în secolul al IX-lea, cînd ceramica şi sticla din China au fost adăugate pe declaraţiile de expediţie ale negustorilor musulmani şi indieni[19]. Deoarece acestea sînt mai puţin perisabile decît materialele organice, este mai uşor de urmărit distribuirea lor în timp şi spaţiu, acesta fiind unul dintre motivele pentru care istoria Africii de Est devine acum mult mai limpede. Cu toate acestea, a existat şi un punct de susţinere mai puţin cunoscut al comerţului din Oceanul Indian: comerţul cu sclavi africani. Erau deja destui sclavi în Irak pentru a organiza o rebeliune în secolul al VII-lea, dar traficul cu sclavi s-a intensificat în secolul al IX-lea. Între 850 şi 1000 e.n., au fost transportaţi pe mare aproximativ 2,5 milioane de sclavi africani de la sud de Cornul Africii[20], care, cu timpul, a fost numit Capul Sclavilor. Alţi zece milioane i-au urmat înainte de 1900. Comerţului cu sclavi din Oceanul Indian i s-a acordat mai puţină atenţie decît celui desfăşurat mai tîrziu pe Atlantic, în parte din lipsa unor izvoare scrise şi în parte din cauza atitudinilor diferite faţă de sclavi şi comerţul cu sclavi din Asia. Spre deosebire de societăţile europene, sclavii din lumea musulmană aveau drepturi legale ample şi puteau să ocupe funcţii înalte, să cîştige bani şi să deţină proprietăţi, chiar şi atunci cînd erau ei înşişi în proprietatea altcuiva. Puteau să-şi cumpere libertatea şi să se căsătorească cu alţi sclavi sau cu oameni liberi. Iniţial, cel puţin, prejudecăţile rasiale asociate cu sclavia au fost mai reduse în lumea islamică decît în alte părţi, iar Islamul interzicea înrobirea musulmanilor şi a aşa-numiţilor *dhimmi* – „protejaţi”, cum erau numiţi creştinii, evreii, zoroastrienii şi alte grupuri care aveau o scriptură divină. Cu toate acestea, musulmanii negri erau de multe ori înrobiţi, lucru de care se plîngeau unii conducători africani şi jurişti musulmani, la fel cum şi creştinii africani aveau să se plîngă mai tîrziu de felul cum îi tratau creştinii din Europa.

Nu există aproape deloc documente despre comerţul cu sclavi din Africa medievală de Est, dar ştim că au fost cîţiva indivizi care au ajuns la un rang înalt – unul a condus Egiptul, mai întîi în calitate de regent şi apoi cu puteri depline –, iar unii cronicari au consemnat anumite consecinţe neintenţionate ale comerţului, cum ar fi rebeliunile din Zanj. O sursă unică pentru comerţul în sine este povestea unui conducător african care nu e numit şi a unui negustor omanez pe nume Ismail ibn Ibrahim ibn Mirdas. În 922, Ismail era în drum spre Insula Pemba cînd a fost forţat să se abată spre sud. Debarcînd lîngă Sofala, el şi echipajul său au început să facă troc cu localnicii – „îndeletnicire din care am cîştigat binişor, fără piedici sau vămuială", atît de comune în restul Oceanului Indian. Cînd trocul s-a finalizat, regele a urcat la bordul navei pentru a-şi lua rămas-bun de la negustori. „Cînd i-am văzut acolo", îşi amintea Ismail, „mi-am spus: la piaţa din Oman, acest tînăr rege ar face cu siguranţă 30 de dinari, iar cei şapte tovarăşi ai lui cîte 60 fiecare. Numai veşmintele lor fac cel puţin 20 de dinari. Într-un fel sau altul, asta ne-ar aduce un cîştig de cel puţin 3.000 de dirhami – şi fără nici un fel de bătaie de cap"[2*]. Aşa că i-a legat fedeleş pe rege şi suita sa alături de cei două sute de sclavi care erau deja la bord şi a plecat acasă. Regele a fost vîndut în Oman şi acesta ar fi sfîrşitul poveştii – însă peste mai mulţi ani Ismail s-a aprovizionat din nou din apropiere de Sofala, dînd nas în nas cu prizonierul lui de odinioară.

Povestindu-i omanezului pe bună dreptate neliniştit aventurile prin care trecuse, anonimul rege a relatat că, după ce a fost vîndut, a trăit în Basra şi Bagdad, unde s-a convertit la islam. A fugit de la proprietarul său alăturîndu-se unor pelerini care se îndreptau spre Mecca, de unde a ajuns la Cairo. Hotărît să se întoarcă acasă, a urcat pe Nil şi s-a grăbit să ajungă pe coastă, unde a urcat la bordul unui vas care l-a adus acasă. Neavînd nici o veste clară despre soarta lui, oamenii lui nu aleseseră un succesor, aşa încît şi-a recăpătat tronul. „Poporul meu mi-a ascultat povestea şi tare s-a minunat şi s-a bucurat auzind-o." Mai important, i-a spus el lui Ismail, „ca şi mine, oamenii mei au

îmbrăţişat religia islamului... Şi dacă te-am iertat este pentru că tu ai fost pricina cea dintîi a purităţii religiei mele". Luîndu-şi rămas-bun de la Ismail, regele i-a cerut să „le zică musulmanilor că pot veni aici, la noi, ca la nişte fraţi, musulmani ca şi ei. Dar n-o să te însoţesc pe corabie", a mai zis el, „căci am motivele mele"[21]. Refuzul regelui de a se răzbuna pe Ismail pentru că l-a răpit dovedeşte veneraţia lui faţă de noua credinţă pe care o adoptase, dar, aşa cum arată remarcile sale, adoptarea islamismului de către poporul său avea o latură practică şi ei îşi puteau promova noua credinţă aşa cum un magazin şi-ar putea lipi pe vitrină anunţul „Aici se vorbeşte arabă".

Povestea lui Ismail şi a regelui este inclusă în *Cartea de minuni a Indiei*, o colecţie remarcabilă cuprinzînd 136 de povestiri adunate de la prieteni şi cunoştinţe de un negustor persan pe nume Buzurg ibn Shahriyar. Buzurg dă numele a 25 dintre sursele sale, de la care a aflat jumătate din poveşti, Ismail fiind sursa a şase. 26 dintre povestirile care pot fi datate s-au petrecut între 908 şi 953[22], iar cele mai vechi datează din timpul domniei lui Harun ar-Rashid, de la începutul secolului al IX-lea. Unele dintre ele relatează întîmplări fantastice, exagerate ori miraculoase similare cu cele asociate cu Sinbad Marinarul din *O mie şi una de nopţi*, dar multe reflectă interesele obişnuite ale negustorilor de pretutindeni. Cele mai multe dintre sursele lui Buzurg sînt din Suhar, Siraf sau Basra, iar destinaţiile menţionate cel mai des sînt India şi Sri Lanka, deşi povestesc aventuri şi întîmplări care au loc din Africa de Est, Jeddah şi Aden pînă în China. Din acest motiv, compilaţia este nepreţuită, reflectînd comerţul arab şi persan medieval din mările musonilor. Negustorii norocoşi şi nefericiţi, navigatorii cu un al şaselea simţ cînd vine vorba de vreme şi supravieţuitorii unor naufragii predomină în naraţiunile mai serioase. O scurtă istorie spusă de Ismail, de exemplu, povesteşte cum a călătorit din Peninsula Malacca pînă în Shihr, pe coasta centrală a Yemenului, iar după ce a respins atacurile a 66 de bărci ale piraţilor, a făcut cele trei mii de mile în 41 de zile. Încărcătura sa valora 600.000 de

dirhami, nepunînd la socoteală mărfurile pe care sultanul Omanului le-a scutit de taxe sau cele care „au scăpat de vamă şi nu au fost găsite”[23] – într-un cuvînt, mărfurile de contrabandă. Buzurg nu face niciodată morală, ceea ce conferă un aer terifiant poveştilor sale: despre o fată naufragiată violată de un marinar în timp ce ea se agaţă de epavă, sub privirile naratorului; sinucigaşi indieni care tocmesc pe cineva să-i înece; şi sclavi care, în afară de regele anonim al lui Ismail, sînt enumeraţi cu o totală indiferenţă, o sută pe corabia asta, două sute pe cealaltă. Dar tocmai acest prozaism ancorează povestirile în experienţa publicului lor ţintă, marinari fără prea multe nostalgii.

Drumul către răsărit

Marinarii sasanizi au început să traverseze cele şase mii de mile spre China din secolul al II-lea, iar înainte de epoca islamică Ubulla, din Golful Persic, era renumit ca „portul către Bahrain, Oman, al-Hind [India] şi as-Sin [China]”[24]. Rolul lor în acest comerţ pe distanţe lungi este vizibil în povestirile a trei budişti care nu au călătorit mai la vest de coasta de est a Indiei. În 673, un călugăr chinez pe nume Yijing a ajuns la Guangzhou, unde a „rînduit ziua cînd avea să îl întîlnească pe proprietarul unei nave persane ca să se îmbarce către miazăzi”[25]. Patru decenii mai tîrziu, indianul Vajrabodhi a navigat spre China pornind din regatul Pallava, din sudul Indiei[26]. Oprindu-se în Sri Lanka – fără îndoială, la Mantai, cel mai important port de escală sud-asiatic pentru traficul dintre Persia şi China –, nava pe care se afla s-a alăturat unei flote de 30 de corăbii persane, fiecare cu cîte un echipaj de 5-600 de persoane şi încărcături de pietre preţioase, printre altele. Orientarea spre comerţ a marinarilor persani a fost observată şi de un budist coreean pe nume Huichau, care, după ce a călătorit pe mare pînă în India, în jurul anului 725, i-a descris pe negustorii din Golful Persic:

> Locuitorii avînd prin firea lor o aplecare către negoţ, au obiceiul de a naviga pe corăbii mari pe marea de apus şi ajung pe marea de miazăzi în Ţinutul Leilor [Sri Lanka], unde iau nestemate, iar de aceea se spune despre ţinutul ăsta că rodeşte nestemate. Se mai duc şi în ţinutul Kunlun [Asia de Sud-Est] ca să aducă aur. Se mai duc cu corăbii mari şi în ţara Han, drept la [Guangzhou] pentru mătăsuri şi alte negoţuri din acestea[27].

Cea mai veche poveste laică referitoare la călătoria din Golful Persic îi aparţine unui negustor din Siraf pe nume Sulayman al-Tajir, care făcea comerţ în China în jurul anului 850. Deoarece corăbiile cele mai mari nu puteau ajunge pînă la capătul Golfului Persic, în prima etapă a călătoriei spre est „mărfurile sînt aduse la Siraf din al-Basrah, Oman şi alte [porturi], iar apoi sînt încărcate pe bărcile chinezeşti la Siraf. Asta din pricină că sînt valuri multe în această mare şi apa este puţin [adîncă] în unele locuri”[28]. („Bărcile chinezeşti”[29] nu se referă la navele construite în China, ci la cele care făceau comerţ cu China, la fel cum navele europene şi americane cu vele pătrate din secolul al XIX-lea care făceau comerţ cu ceai erau numite clipere chinezeşti.) Primul port de escală era la Masqat, în Peninsula Musandam, unde echipajele îşi completau proviziile de apă înainte de a porni direct spre Kulam Malay (Quilon, India), unde ajungeau într-o lună. Aici navele care se îndreptau spre China plăteau taxe vamale de o mie de dirhami. După ce ocoleau India şi Sri Lanka, acostau în Insulele Nicobar, ca să-şi refacă proviziile de apă, deşi se făcea comerţ la scară mică şi cu ambră cenuşie, pe care băştinaşii o ofereau în schimbul fierului. Apoi plecau la Kalah (probabil Takuapa, pe coasta de vest a Peninsulei Malacca, mai jos de istmul Kra) şi după aceea spre sud, către Sumatra. După ce treceau de Strîmtoarea Malacca, navele puteau să facă escală în regatul budist „Zabaj”[30] (Srivijaya) sau să traverseze direct Marea Chinei de Sud, către sudul Vietnamului sau Guangzhou. În vremea lui Sulayman, marinarii din Golful Persic se pare că renunţaseră să mai încerce să traverseze întreaga distanţă de şase mii de mile spre China cu o singură navă. Anumite schimbări majore care aveau loc de-a lungul rutei maritime făceau ca împărţirea în etape a călătoriei în Asia de Sud să fie mai de

preferat decît înainte[31].

Un motiv pentru care expansiunea musulmană în India a stagnat după cucerirea Daybulului, în secolul al VIII-lea, este că subcontinentul suferea o realiniere politică majoră care a implicat apariţia unei serii de regate puternice, unele întemeiate pe baza expansiunii teritoriale, altele pe comerţul de peste mări. Numărul de dinastii şi regate indiene din secolul al VI-lea este aproape imposibil de calculat; chiar şi graniţele celor mai durabile erau schimbătoare; iar datele istorice incomplete arată că multe au avut viaţă scurtă. Cu toate acestea, la începutul secolului al VII-lea, centrul şi sudul Indiei erau dominate de dinastiile Chalukya, cu origini în Karnataka, în sud-vest, şi Pallava, în sud-est. În timpul domniei lui Pulakeshin al II-lea, Dinastia Chalukya a cucerit Coasta Konkan între Golful Khambhat şi actualul teritoriu al statului Goa şi a trimis o flotă de o sută de nave într-un loc numit Puri, posibil Insula Elephanta din actualul Golf Mumbai. Traversînd fluviul Narmada în nordul Indiei, armatele Dinastiei Chalukya au mărşăluit spre est, către Orissa şi Andhra Pradesh, iar după ce a cucerit subcontinentul, Pulakeshin a devenit cunoscut drept „stăpînul mărilor de la apus şi de la răsărit”[32]. El a atacat apoi Dinastia Pallava la sud, care a investit masiv în comerţul pe distanţe lungi din Golful Bengal şi care s-a războit în mod repetat cu Dinastia Chalukya. Lupta pentru controlul sudului Indiei a fost un du-te-vino care a durat mai mult de un secol şi a implicat regatele mai mici din sudul Indiei, conduse de dinastiile Pandya şi Chera, precum şi pe regii din Sri Lanka.

Contemporane cu fondarea Califatul Abbasid la mijlocul secolului al VIII-lea, două mari puteri au apărut în nordul Indiei, Dinastia Raştrakuţilor, întemeiată de un general al Dinastiei Chalukya, şi Dinastia budistă Pala din Bengal şi estul văii Gangelui. Dinastia Pala a domnit pînă la cucerirea musulmană din secolul al XIII-lea, cînd budismul a fost practic eliminat din teritoriul său de origine, dar în acest timp Dinastia Pala a exercitat o mare influenţă asupra practicii budiste în Asia de Sud-

Est şi China[33], unde religia a continuat să înflorească. La sud-vest, Raştrakuţii au fondat unul dintre cele mai mari şi mai bogate imperii ale Indiei, care a controlat coasta de vest a subcontinentului pînă în Kerala. Mare parte din bogăţia sa venea din comerţul desfăşurat prin porturile din Gujarat şi de pe Coasta Konkan, unde trăiau comunităţi de negustori musulmani persani şi arabi, precum şi evrei, creştini nestorieni, budişti şi jainişti[34].

Folosind vechile rute sasanide către India, Sri Lanka, Asia de Sud-Est şi China, negustorii musulmani din Arabia şi Golful Persic au inoculat credinţa şi obiceiurile ţinuturilor şi triburilor lor de origine – persane sau arabe, omaneze, din Hadramawt sau Yemen – şi au înfiinţat comunităţi expatriate remarcabile pentru aranjamentele lor cu conducătorii locali care le găzduiau şi unele cu altele. Comunităţile musulmane de negustori de pe Coasta Konkan, între Khambhat şi Saymur (actualul Chaul, la sud de Mumbay), erau destul de mari şi aveau o autonomie considerabilă. În secolul al X-lea, Saymurul avea o populaţie de aproximativ zece mii de *bayasira*, persoane născute în India din părinţi musulmani, precum şi prima generaţie de negustori şi colonişti din Oman, Siraf, Basra şi Bagdad[35]. Liderul comunităţii lor era la cheremul regelui raştrakut şi era probabil responsabil de numirea autorităţilor portuare şi a altor funcţionari care aveau grijă de afacerile musulmanilor. Printre ei erau o serie de oameni numiţi *nauvittaka*, „unul a cărui avere (*vitta*) vine din (posedarea unor) corăbii sau *nau*”[36]. Unii dintre aceşti funcţionari erau în mod special scutiţi de la plata taxelor vamale şi de trecere datorate în mod normal regelui.

Islamul a fost transplantat şi mai la sud de Coasta Malabar, în Karnataka şi Kerala, şi în Sri Lanka[3*]. Restricţiile de castă împiedicau căsătoria între negustorii musulmani şi femeile hinduse, cu excepţia celor din castele inferioare, cu care de multe ori încheiau „căsătorii temporare”. Din aceste uniuni se năşteau aşa-numiţii Mappila[37], de la cuvîntul *malayalam*, care înseamnă „copii mari”, iar cu timpul aceasta a devenit denumirea folosită pentru întreaga comunitate de musulmani metişi, care a

supravieţuit pînă mult după sosirea portughezilor, în secolul al XVI-lea. Musulmanii nu au fost în nici un caz primele comunităţi de expatriaţi stabiliţi în India, fiind precedaţi de aşa-numiţii Yavana greci şi romani din Antichitate, iar ulterior de evrei, creştini nestorieni şi perşi zoroastrieni. Un negustor englez din secolul al XVII-lea a păstrat o poveste despre modul în care un grup de refugiaţi persani au emigrat în India pentru a scăpa de persecuţiile musulmanilor. Ca şi în naraţiunea fundaţionistă păstrată în *Cronica Kilwei*, se spune că persanii au luat o flotă formată din şapte nave din Golful Persic şi s-au stabilit la Swaley, Surat şi Khambhat, în fiecare loc încheind un tratat cu rajahii locali în care explicau de ce veniseră şi implorînd permisiunea „de a fi primiţi ca oaspeţi alături de ei, folosindu-şi legile şi religia lor, dar supunîndu-se stăpînirii acestora”[38] – cu alte cuvinte, să devină supuşi autonomi ai rajahului.

Regatul Chola

Influenţa musulmană pe Coasta Coromandel a fost mai puţin pronunţată. Sub influenţa Dinastiei Pallava, sudul Indiei a devenit din ce în ce mai hinduizat şi au crescut constant numărul şi dimensiunea satelor brahmane şi a complexelor de temple hinduse. Asta a continuat în regatul Chola din Tamil Nadu[39], care la sfîrşitul secolului al IX-lea a devenit la fel de important pentru dezvoltarea comerţului pe distanţe lungi în Oceanul Indian ca şi Califatul Fatimid din Egipt sau Dinastia Song din China. Negustorii tamili au avut o abordare bine articulată a comerţului şi influenţa lor se întindea din China pînă la Marea Roşie. Negustorii îşi începeau ucenicia la vîrsta de 10 ani şi parcurgeau diferite etape pentru a deveni comercianţi independenţi la 41 de ani. Comerţul din sudul Indiei a fost transformat de evoluţia simultană a adunărilor comerciale orăşeneşti (*nagaram*), care erau implicate în reglementarea comerţului, şi a breslelor

negustoreşti[40], dintre care multe erau specializate în anumite produse, cum ar fi pînzeturile, uleiul sau caii. Breslele s-au dezvoltat în Karnataka pe la sfîrşitul mileniului şi au stabilit legături strînse cu templele, care au fost esenţiale pentru economia bazată pe schimb. Ele au servit ca depozite de bani sub formă de donaţii care ar putea fi împrumutate breslelor (şi, cu un risc mai mare, indivizilor) cu dobîndă, de obicei de 12,5-15% pe an, dar de două ori mai mult în unele cazuri. Răspîndirea unor instituţii hinduse a condus la o scădere a numărului de budişti şi jainişti, ai căror adepţi avuseseră mult timp un rol proeminent în comerţul maritim. Cu toate acestea, Dinastia Chola a continuat să patroneze strategic budismul din respect pentru comercianţii din Asia de Sud-Est[41], ale căror legături cu India s-au intensificat în aceeaşi perioadă. Şi unii conducători din Asia de Sud-Est au înzestrat temple hinduse din sudul Indiei[42], precum şi mănăstiri şi temple budiste atît în ţara lor, cît şi în India, probabil cu scopul de a cîştiga influenţă comercială şi politică, nu doar pentru avantajul spiritual.

Existenţa unor comunităţi de negustori străini a devenit deosebit de importantă pentru comerţul exterior al Indiei de Sud pe măsură ce s-a înstăpînit o ramură din ce în ce mai conservatoare a hinduismului. După secolul al VIII-lea, atenţia sporită faţă de respectarea unor rituri legate de puritate a condus la o implicare mai redusă în comerţul de peste mări a hinduşilor în comparaţie cu alte comunităţi. Dificultăţile de menţinere a castelor sînt evidente în descrierea din secolul al X-lea a lui Abu Zayd privind ritualurile complexe şi scumpe asociate cu mîncatul: „Sînt unii indieni care nu mănîncă doi din aceeaşi strachină sau la aceeaşi masă şi ar zice că-i mare păcat dacă ar face-o. Cînd vin la Siraf şi sînt poftiţi de negustorii de seamă, [fie ei şi] o sută sau mai mulţi ori mai puţini, aceştia trebuie să aibă fiecare strachina lui, fără să se amestece cu restul”[43]. Asta nu înseamnă că hinduşii au renunţat cu totul la mare sau că lipseau complet din comerţul exterior. Negustorii indieni au navigat între India şi Asia de Sud-Est, iar în secolele următoare nişte *bania* – comercianţi hinduşi –

au făcut escală şi la Aden[44]. Cînd portughezii au ajuns pe Coasta Malabar, în secolul al XV-lea, comerţul exterior se afla în mîinile castei hinduse Chetty de pe Coasta Coromandel şi ale aşa-numiţilor *bania* din Gujarat, pe lîngă cei de pe Coasta Malabar şi musulmanii arabi.

Sudul Indiei era vestit pentru piperul său, care avea pieţe atît în est, cît şi în vest, şi cunoscut ca punct de transbordare pentru mirodeniile din Indonezia. Izvoarele indiene nu oferă prea multe informaţii despre activităţile negustorilor care făceau comerţ pe mare[45], dar Abu Zayd include descrierea revelatoare a unei abordări extrem de disciplinate a navigării pe distanţe lungi care trebuie să fi facilitat dezvoltarea comerţului de-a lungul rutelor preferate de navigatorii indieni. „Sînt, printre indieni", scrie el, „anumiţi oameni... care îşi arată zelul căutînd insule necunoscute sau unele aflate nu demult, pentru a planta acolo cocotieri şi a săpa puţuri de apă pentru folosinţa corăbiilor care navighează în acele părţi"[46]. Crearea deliberată a unei reţele de asemenea facilităţi de bază – cocotierul oferea hrană, lemn pentru nave, frunze pentru vele şi fibră pentru frînghii – poate fi explicată doar prin faptul că era nevoie de ele şi prin capacitatea de a le împărtăşi instrucţiuni de navigaţie precise altor marinari.

În ciuda comerţului prosper şi a distanţelor mari implicate, relaţiile dintre Asia de Sud şi Asia de Sud-Est nu au fost întotdeauna paşnice. Abu Zayd spune ciudata poveste a unui tînăr rege din Comorin – extremitatea de sud a Indiei – care într-o zi l-a anunţat pe marele său sfetnic: „Am poftă... să văd în faţa mea, pe o tipsie, capul regelui *mehrage* [maharajah] din Zapage". Vestea despre intenţiile sale a ajuns la urechea regelui din Zabaj (Srivijaya, pe Insula Sumatra, sau Sailendra, în Java), care a decis să-l pedepsească pe „acest prinţ bezmetic" şi le-a poruncit dregătorilor săi „să pregătească o mie de corăbii mijlocii şi să le înzestreze cu toate cele necesare, arme şi muniţii, şi să îmbarce cît mai mulţi dintre cei mai buni soldaţi ai lui". Pentru a ascunde adevăratul scop pe care îl urmărea, regele a anunţat că intenţionează să treacă pe la vasalii săi. Flota a ajuns în India

după „o călătorie de 10 sau 20 de zile pe mare, cu un vînt foarte uşor”, iar pentru că regele Comorinului şi curtenii lui „erau ca nişte muieri care toată ziua nu făceau decît să se uite cum arată şi să-şi frece dinţii, mereu cu oglinzi şi scobitori în mîini sau cărate după ei de sclavi”, au fost complet luaţi prin surprindere. Prinţul cel bezmetic a fost capturat şi executat, iar regele Zabajului „a plecat în ţinuturile sale şi nici el, nici vreunul dintre [oamenii] lui nu au pus mîna pe nici un capăt de aţă din regatul Komarului [Comorin]”. Dar a trimis înapoi capul regelui ca avertisment pentru succesorul acestuia. „Vestea acestei fapte ajungînd la urechile regilor din Indii şi din China, a sporit respectul pe care îl aveau aceştia înainte pentru *mehrage*.”[47] Chiar dacă această poveste nu este chiar adevărată, era cu siguranţă plauzibilă pentru publicul din vremea aceea şi demonstrează influenţa tot mai mare a statelor maritime malaysiene din sud-estul Asiei.

Srivijaya, Peninsula Malacca şi Java

Cea mai durabilă şi mai influentă putere din Asia de Sud-Est pare să fi fost Srivijaya, numele dat unei succesiuni de state comerciale între secolele al VII-lea şi al XIV-lea, al căror nucleu se afla în sud-estul Sumatrei şi a căror influenţă creştea din cînd în cînd, incluzînd părţi din Peninsula Malacca şi Java. Raţiunea de a fi a Srivijayei era faptul că pe aici trecea traficul din Strîmtoarea Malacca, între Oceanul Indian, Asia de Sud-Est şi China. Aşa cum fusese şi cazul Funanului înainte ca navele să înceapă să navigheze direct din Strîmtoarea Malacca şi pe Marea Chinei de Sud, în secolul al V-lea, prosperitatea Srivijayei depindea de capacitatea sa de a genera un surplus de alimente, mai ales orez, pentru a întreţine comunităţi vaste, în special în interludiul dintre musoni. Deşi bogăţia lor depindea de navigatori, din cauza mobilităţii lor şi a contactelor frecvente cu duşmani potenţiali sau reali, negustorii locali şi cei străini erau priviţi cu suspiciune.

Într-un blestem din secolul al VII-lea, regele spune că transportatorii şi negustorii sînt „cei mai înclinaţi către revoltă” şi avertizează că, „dacă vă duceţi [la inamic], veţi fi ucişi de blestem”[48].

În secolul al VII-lea şi cîteva sute de ani după aceea, capitala regatului Srivijaya pare să se fi aflat în apropiere de actualul Palembang, la aproximativ 80 de kilometri de gurile fluviului Musi. Palembang ocupă un loc principal în relatările călugărului budist chinez Yijing, care a descris peregrinările a peste 37 de călugări, inclusiv ale sale, ce au călătorit pe mare către sau din India[49]. Corabia lui a plecat la începutul musonului de iarnă şi, după furtuni în care „cele două vele, fiecare în cinci lungimi [de material], şi-au luat zborul, lăsînd în urmă sumbra miazănoapte”, a făcut prima escală în Sumatra. Yijing a ajuns ulterior în Kedah, pe coasta de est a Peninsulei Malacca, înainte de a traversa Golful Bengal către gurile Gangelui, trecînd prin Insulele Andaman, „ţara oamenilor despuiaţi”, care „s-au urcat îndată în bărcuţele lor, o sută în cap. Toţi au adus nuci-de-cocos, banane şi lucruri făcute din trestie şi din bambus şi au vrut să le dea la schimb. Nu vor în schimb decît fier”[50]. Yijing nu spune dacă se afla tot la bordul unei nave persane în acel moment, fiind posibil să se fi îmbarcat pe un vas malaysian sau indian pentru a ajunge la Tamralipti, pe fluviul Hugli, un important port de intrare în nordul Indiei încă de pe vremea Dinastiei Maurya. În acelaşi secol, alt călugăr chinez, pe nume Xuanzang, descrisese Tamralipti ca pe un port înfloritor, protejat într-o „scobitură la malul mării; apa şi uscatul se îmbrăţişează. Aici se găsesc din belşug lucruri minunate şi nestemate, aşa încît oamenii din ţara asta sînt foarte bogaţi”[51]. De la Tamralipti, Yijing a urcat pe Gange pînă la complexul de mănăstiri budiste de la Nalanda, care adăpostea pe atunci mai mult de 3.500 de călugări. A vizitat şi alte mănăstiri, fiind cît pe ce să-şi piardă viaţa pe drum din cauza bolilor şi a hoţilor. Deşi pericolele întîmpinate de Yijing şi de ceilalţi călugări erau considerabile, nu le întreceau pe cele care îi ameninţau pe călătorii ce umblau pe uscat, iar aşa cum arată

experienţele sale dincolo de incinta Nalandei, peregrinările pe ţărm nu erau nici mai sigure, nici mai confortabile decît călătoriile pe mare. Şi pentru negustori, şi pentru călugări, indiferent cum călătoreau în India, drumul era dificil.

La fel de importante ca şi Srivijaya pentru comerţul est-vest au fost diverse oraşe-state şi escale din Peninsula Malacca[52], în special statele de pe coasta de est Panpan şi Langkasuka, între secolele al V-lea şi al VIII-lea, şi Tambralinga, odată cu sfîrşitul secolului al X-lea. Acestea se poate să fi fost din cînd în cînd vasale Palembangului, dar în cea mai mare parte au fost entităţi autonome, dacă nu chiar pe deplin independente. La vest, munţii sînt mult mai aproape de mare, ceea ce face ca agricultura şi consolidarea teritorială să fie mai dificile, iar influenţa străină – din India, Srivijaya sau din altă parte – era mult mai puţin pronunţată. Cu toate acestea, tocmai coasta de vest apare cel mai des amintită în izvoare arabe[53], care se referă în mod repetat la locuri numite Kalah, ce ar fi putut fi un termen generic pentru un loc unde marinarii puteau opri pentru a aştepta un vînt favorabil, a face rost de cositor (principalul export de minereu al „ţinutului aurului") şi a face reparaţii[4*].

Este ambiguu şi sensul numelui Zabaj, pe care autorii arabi l-au folosit pentru Srivijaya sau pentru regatul Sailendra, de pe Insula Java, ori pentru amîndouă. Separată de Sumatra prin Strîmtoarea Sunda, lată de 12 mile, Java a devenit o destinaţie pentru negustorii indieni la începutul mileniului I, iar statul javanez Heluodan (Ho-lo-tan) trimitea tribut Chinei în secolul al V-lea. Cu toate acestea, istoria politică a Javei este cunoscută doar de la înfiinţarea regatului hindus Mataram (732-928) pe cîmpia Kedu din Java Central-Sudică[54]. Cîmpia Kedu era cel mai bogat centru de agricultură pe bază de orez din arhipelagul indonezian, iar prosperitatea ei a atras negustori, eruditi şi personaje religioase străine, în special din India. Oamenii din Mataram au adoptat multe aspecte ale culturii indiene, mai ales hinduismul şi, în timpul scurtei domnii al Dinastiei Sailendra din secolul al VIII-lea, budismul. În secolul al IX-lea, autoritatea Dinastiei Sailendra

a fost preluată de Sumatra. Pe Insula Java, capitala s-a mutat spre est, în valea fluviului Brantas[55], regiune care combina productivitatea agricolă cu o poziţie strategică, pe ruta comercială principală către Insulele Mirodeniilor, aflate la 900 de mile spre est. Brantas este singurul fluviu important din centrul Javei care se varsă în Marea Java, în apropiere de actualul oraş Surabaya, şi lega comerţul arhipelagului indonezian cu hinterlandul agricol al Javei. Dezvoltarea regiunii de pe cursul inferior al Brantasului s-a datorat importanţei sale ca port de escală internaţional, iar unele inscripţii din secolele IX-X menţionează prezenţa unor străini de pe Coasta Malabar, din Sri Lanka, Kalinga şi Bengal în Asia de Sud, precum şi din Angkor, Champa şi actualul Myanmar în Asia de Sud-Est[56]. Dezvoltarea Javei a încurajat expansiunea şi a trezit invidii.

O inscripţie din perioada respectivă menţionează prezenţa a 135 de nave într-un port din estul Javei[57], dar natura musonului făcea ca rareori cumpărătorii şi vînzătorii de mirodenii să se întîlnească. Musonul de iarnă, care îi aducea pe negustorii din vest în estul Javei să cumpere mirodenii şi lemn exotic îi trimitea pe furnizorii acestor mărfuri acasă, spre răsărit. Negustorii din Oceanul Indian şi China se întorceau acasă odată cu musonul de vară, cînd comercianţii din estul Indoneziei îşi expediau mărfurile în Java de Est pentru sezonul următor. Drept urmare, scriitorii străini au crezut că mirodeniile creşteau chiar în estul Javei. Deşi acest lucru nu era adevărat, impresia că era unul dintre cele mai bogate emporii din lume avea o anumită acurateţe. Conform unei descrieri chineze de la sfîrşitul secolului al XII-lea, „dintre toate ţinuturile străine bogate care au din belşug mărfuri preţioase de toate felurile, nici una nu întrece ţinutul arăbesc. Alături de el stă Java, în timp ce Srivijaya este a treia... Drumul străinilor care călătoresc pe mare spre şi din [China] trece prin Srivijaya”[58].

Bogăţia care a stat la baza puterii politice a conducătorilor din Srivijaya şi din Java deriva din accesul lor la cele mai căutate mirodenii din lume – cuişoare şi nucşoară – din Insulele

Mirodeniilor (Moluce sau Maluku), în estul Indoneziei. Insulele Mirodeniilor au avut un rol mult mai important în modelarea comerţului mondial decît ar sugera dimensiunea lor redusă, amplasarea într-o zonă îndepărtată, populaţia mică şi mărfurile de export nu tocmai variate. Deşi există o tendinţă de a ne gîndi la ele ca la o influenţă în istoria lumii doar ca urmare a interesului manifestat de europeni în secolul al XV-lea şi mai tîrziu, aroma şi profitul mirodeniilor au fost la fel de atrăgătoare pentru negustorii din Asia cu multe secole înainte. Cuişoarele sînt mugurii uscaţi ai unui arbore exotic, veşnic verde, ce creşte în cîteva insule vulcanice din provincia indoneziană Maluku de Nord, cele mai importante fiind Ternate şi Tidore, care au împreună o suprafaţă totală de aproximativ 220 de kilometri pătraţi – cam un sfert din dimensiunea oraşului New York. La trei sute de mile spre sud se află cele zece insule vulcanice din grupul numit Banda, avînd împreună o suprafaţă totală de aproximativ 50 de kilometri pătraţi, ca nişte înţepături de ac într-o mare de zece mii de ori mai vastă. Aici creşte nucşorul, căutat pentru seminţele sale şi prentru cojile uscate ale seminţelor. Atît arborele care produce cuişoare, cît şi nucşorul sînt pretenţioşi în ceea ce priveşte mediul lor – conform unei zicale, „nucşoara trebuie să poată să miroasă marea, iar cuişoarele s-o vadă”[59] – şi au nevoie de o cultivare atentă. Mirodeniile lor erau căutate atît pentru utilizările lor medicale, cît şi pentru cele culinare; nucşoara era preţuită pentru calitatea de pansament gastrointestinal şi chiar de halucinogen uşor, în timp ce cuişoarele au proprietăţi anestezice şi, se spunea, afrodiziace. Stăpînii insulelor unde creşteau acestea au împiedicat transplantarea lor cu succes în altă parte pînă în secolul al XVI-lea, iar tocmai această disponibilitate limitată a fost cea care le-a dat comercianţilor din Java un avantaj şi care, în timp, avea să-i atragă pe europeni pînă în cele mai îndepărtate colţuri ale Asiei. Acestea erau mizele în conflictele în care s-au implicat regatele şi statele mai mici din sudul Indiei şi Sri Lanka, pînă în Sumatra şi Java, Peninsula Malacca şi Asia de Sud-Est, toate fiind rivale şi în

ceea ce priveşte profiturile şi prestigiul care decurgeau din comerţul cu China.

În timp ce negustorii din Java, Srivijaya şi Peninsula Malacca concurau pentru segmentul acestui comerţ care trecea prin Strîmtoarea Malacca, un nou candidat la supremaţie în regiune a apărut în sudul Indiei, unde Dinastia Chola a inaugurat o perioadă de expansiune imperială sub conducerea lui Rajaraja I. Aceasta a început prin cucerirea Maldivelor în 1007, urmată de Sri Lanka, cu importantul său port Mantai. Rajendra I a continuat politica tatălui său printr-o campanie în Bengal, cunoscut mai ales pentru bumbacul său, „cum nu se mai găseşte în nici un alt" regat, potrivit Sulayman al-Tajir. „O bucată de pînză din asta poate fi trecută printr-un inel, aşa e de fină şi de frumoasă."[60] Fibra de bumbac era una dintre mărfurile comerţului maritim cu Asia de Sud-Est, unde prelucrarea bumbacului a devenit un meşteşug important în sine, precum şi cu China. Rajendra şi-a îndreptat apoi privirile spre est şi a lansat în 1025 un atac masiv împotriva Srivijayei şi a vasalilor săi. Plecînd din portul Nagapattinam, aflat la mai mult de 1.500 de mile de cealaltă parte a Golfului Bengal, armatele Dinastiei Chola au atacat o serie de locuri din Sumatra şi Peninsula Malacca. Conform unei inscripţii din capitala Dinastiei Chola, Thanjavur (Tanjore), Rajendra „a trimis multe corăbii în mijlocul mării învolburate şi, după ce l-a prins pe... regele Kadaramului" (Srivijaya şi vasalii săi peninsulari), a mai cucerit sau jefuit în total 14 locuri. Unsprezece au fost identificate cu oarecare certitudine, inclusiv Palembangul, „cu portiţa împodobită minunat cu giuvaiere şi poarta cea cu nestemate mari", Langkasuka „neînfricat în lupte înverşunate", Tambralinga „[capabil de] fapte de vitejie în bătălii periculoase" şi Kedahul „de o putere cumplită, care a fost protejat de marea adîncă"[61].

Literatura medievală sud-asiatică oferă puţine indicii despre amploarea sau logistica unor astfel de operaţiuni cu rază lungă de acţiune. Cea mai cuprinzătoare descriere existentă a unei campanii navale provine de la povestea de dragoste din secolul al

X-lea a lui Dhanapala, *Tilakamanjari*, care aminteşte de o expediţie în Sri Lanka pentru a-i pedepsi pe nişte vasali care, printre alte afronturi, nu şi-au plătit tributul şi nu s-au înfăţişat la curte atunci cînd au fost chemaţi. După ample pregătiri militare şi ritualice – oferirea unor „jertfe mării – cheag, lapte, orez, merinde, pomadă, ghirlande şi podoabe" –, navele au fost încărcate cu provizii: apă, desigur, şi „unt limpezit, ulei, păturі, leacuri şi lucruri care nu se găsesc în Arhipelagul de Răsărit". Călătoria din Golful Bengal a fost lipsită de evenimente, dar strigătele şi murmurele din momentul debarcării sînt redate în detaliu:

> Era larmă peste tot în jur. Oamenii au început să vorbească. „Domnia Ta, fă-ne un pic de loc." „Anga, nu mă împinge." „Mangalaka, dacă îi împingi pe alţii cu cotul nu îţi arăţi curajul"... „Tarangika, fugi de-aici. Dosul ăsta mare al tău o să oprească toată armata"... „Frate, cînd te-ai repezit ca zănaticul, ai căzut şi ţi-ai rupt şoldul. Acum va trebui să te sprijini de robul tău"... Soldaţii vorbeau între ei... În acest fel, după ce toată lumea s-a adunat pe ţărm, oamenii parcă erau mai îmbărbătaţi.

Odată ce navele au fost descărcate şi tabăra instalată – „Locul a fost curăţat de tufişuri. Servitorii palatului au ridicat tabere pentru femei. Şi curtezanele aveau corturile lor" –, pilotul expediţiei, Taraka, a luat cinci nave pentru a cerceta apele de mică adîncime din apropierea coastei. Din nou, dialogul lui Dhanapala pare veridic atunci cînd Taraka le ordonă oamenilor lui să evite mangrovele aplecate deasupra apei, îi mustră pe alţii pentru că au acostat în mîl şi în general îi îndeamnă de zor să muncească: „Adhira, nu căsca gura la vorbele mele, vezi-ţi de treabă. Spală-te pe ochi cu apă sărată, poate te mai trezeşti. Rajilaka, văd că-mi bat gura degeaba, corabia tot spre miazăzi se îndreaptă. Se pare că ai uitat în ce direcţie ţi-am poruncit s-o îndrepţi. Nu o iei spre miazănoapte nici atunci cînd ţi se spune"[62]. Într-o asemenea tratare literară a expediţiilor maritime lipseşte specificitatea numerică pe care o au adesea descrierile occidentale sau chinezeşti ale unor aventuri similare, care, la rîndul lor, omit astfel de perspective intime, noneroice asupra campaniilor militare; dar abordările distincte sînt complementare. Exasperarea lui Taraka nu este, cu siguranţă,

caracteristică doar lui sau acestei campanii, iar deşi nu le-a notat nimeni, ordine similare de încurajare sau pline de frustrare au fost, fără îndoială, rostite şi în timpul invaziei andaluze din Creta, la debarcarea normanzilor în Anglia şi în nenumărate misiuni de acest fel. Ca şi aceasta, cele cîteva descrieri existente ale activităţilor navale în Oceanul Indian se concentrează aproape exclusiv asupra unor operaţiuni amfibii. Deşi existau şi confruntări între corăbii sau între flote – mai ales între piraţi şi negustori –, descrierile lor sînt puţine şi imprecise.

Cronica Dinastiei Chola despre distrugerea a 14 oraşe din Srivijaya este evident părtinitoare, dar raidurile au perturbat atît de mult structura normală a schimburilor comerciale, încît chinezii au căutat să afle de ce atît de puţine nave din Nanhai acostau la Guangzhou. Cu toate acestea, efectele au fost de scurtă durată. Solii Srivijayei s-au întors în China în 1028, iar pînă la sfîrşitul secolului misiunile comerciale ale Srivijayei le-au depăşit numeric pe cele din Java şi din sudul Indiei laolaltă[63]; numai Champa (sudul Vietnamului) şi Dashi, „ţinutul arabilor", aveau mai multe. Dinastia Chola nu a putut să profite cît ar fi vrut de slăbiciunea Srivijayei, dar atacurile sale au slăbit controlul Palembangului asupra unor porturi mai îndepărtate din Strîmtoarea Malacca şi Peninsula Malacca[64]. Dinastia Chola a continuat să intervină în afacerile Asiei de Sud-Est pînă în anii 1060, cînd a lansat ultima sa acţiune militară dincolo de Golful Bengal. La scurt timp după aceea, noul regat birmanez Pagan l-a ajutat pe Vijayabahu I din Sri Lanka să pună capăt ocupaţiei insulei lor de către Dinastia Chola. Poate că birmanezii nu au oferit decît un sprijin simbolic, dar Dinastia Chola s-a retras la scurt timp după aceea, iar în 1075 Vijayabahu i-a invitat pe nişte călugări budişti birmanezi din Pagan să sfinţească din nou templele din regatul lui[65].

Vasele din Oceanul Indian

Natura construcţiilor navale indiene din perioada medievală este dificil de evaluat. Presupunerile noastre despre modul în care erau construite navele din Oceanul Indian se bazează pe cîteva reprezentări vizuale nu foarte precise[66], cîteva citate din izvoare scrise şi două situri arheologice. Avînd în vedere că pe subcontinent existau nenumărate state de o mare diversitate culturală, lingvistică şi tehnologică, ceea ce se cunoaşte dintr-un text izolat sau dintr-o anumită descoperire arheologică poate să nu aibă o aplicabilitate mai largă. Sri Lanka pare să fi avut reputaţia de a construi cele mai mari nave. Potrivit unui izvor din China secolului al IX-lea, cele mai mari vase care făceau escală în Annam şi Guangzhou erau din Sri Lanka şi aveau „scări pentru încărcare şi descărcare înalte de mai multe zeci de picioare”[67]. Singura navă maritimă din Oceanul Indian pentru care există dovezi arheologice, un vas din aceeaşi perioadă descoperit în dreptul Insulei Belitung din Marea Java, era probabil de dimensiuni mai modeste. Scufundată, se pare, în jurul anului 826, probabil a fost construită în regiunea Golfului Persic, folosindu-se în cea mai mare parte mahon importat din Africa, avînd o carlingă din lemn de afzelia (care trebuia să fie importat din regiunea Zairului, în interiorul Africii) şi grinzi din lemn de tec indian. Nava de la Belitung măsura probabil între 20 şi 22 de metri lungime, cu o lăţime de aproximativ opt metri şi o adîncime a cocii de peste trei metri[68]. Coca era fixată cu ajutorul unor cusături discontinue care treceau peste cusăturile dintre scînduri şi întărită de cadre cusute direct pe scînduri, cu legături care treceau prin cocă şi erau vizibile în exterior. Lemnul folosit la nava de la Belitung era de înaltă calitate – tecul era extrem de preţuit pentru durabilitatea sa –, dar şi alte tipuri de lemn erau acceptabile în domeniul construcţiilor navale. Abu Zayd descrie cocotierul ca fiind marfa aproape perfectă pentru constructorii de corăbii şi pentru neguţători:

> Există oameni, în Oman, care se duc în insulele [probabil Maldive] unde cresc nuci-de-cocos, ducînd cu ei unelte de dulgheri şi altele asemenea; şi, după ce doboară cîţi copaci doresc, îi lasă să se usuce, apoi îi curăţă de frunze, iar din scoarţa arborelui

răsucesc un fir cu care cos scîndurile una de alta, şi aşa construiesc o corabie. Din acelaşi lemn taie şi cioplesc un catarg; din frunze îşi ţes velele, iar coaja o folosesc la făcut frînghii. După ce termină astfel corabia, o umplu cu nuci-de-cocos, pe care le aduc şi le vînd în Oman. Aşa se face că, doar din copacul acesta, se pot face atîtea lucruri folositoare, că ajunge nu numai pentru a construi şi a grea o corabie, ci şi pentru a o încărca atunci cînd este terminată, gata să pornească la drum69.

Abu Zayd notează despre constructorii de nave din Golful Persic că aplicau pe coca un strat protector de ulei de balenă. Oricît de valoros era uleiul de balenă, vînătoarea de balene era o activitate prudentă, probabil limitată la agăţarea cu harponul a unor balene deja moarte şi remorcarea lor la mal, unde „acest ulei, amestecat cu încă ceva, ce folosesc marinarii, serveşte pentru [conservarea] navelor, pentru a fixa cusăturile scîndurilor şi a opri infiltraţiile”70. Uleiul de balenă era probabil substanţa preferată, dar nu era singura, iar un vizitator al Adenului a remarcat mai tîrziu că acolo constructorii de nave acopereau coca cu un strat de var amestecat cu grăsime animală numit *nura*71.

Principalul element de fixare folosit de constructorii de nave din zona Oceanului Indian îl reprezentau parîmele. Conform unui pasaj despre nave şi construcţii navale din *Yuktikalpataru*, scris în secolul al XI-lea, „fierul nu ar trebui să fie legat de un vas maritim cu o parîmă pentru că fierul poate fi atras de un magnet în mare, asta fiind periculos”72. O interpretare larg acceptată a acestui pasaj este că „nici un fier [nu ar trebui să fie] utilizat pentru îmbinarea sau prinderea scîndurilor de la fundul corăbiilor menite să navigheze pe mare, căci fierul le va supune sigur înrîuririi rocilor magnetice din mare sau le va aduce într-un cîmp magnetic, punîndu-le în primejdie”73. Dar atracţia magnetică nu era probabil considerată o problemă semnificativă, căci un pasaj ulterior din *Yuktikalpataru* se referă la nişte „corăbii aparte, făcute din foaie de fier şi aramă etc. sau din magnetit”74. Desigur, o cocă învelită cu „foaie de fier” ar fi la fel de supusă riscurilor create de „fierul magnetic din mare” ca şi o cocă doar fixată cu piroane de fier. De asemenea, o avertizare ce priveşte fierul nu prea are sens avînd în vedere importanţa fierului ca

încărcătură în comerţul din Oceanul Indian[75]; acesta era adesea transportat între subcontinent, Arabia şi Africa de Est, ultima fiind sursa celei mai mari părţi a fierului folosit în Asia de Sud-Vest în secolul al XII-lea.

În toată India nu s-a descoperit decît o singură cocă medievală, şi aceasta nu prea ne ajută să înţelegem tradiţiile construcţiilor navale de pe subcontinent şi în special avertizarea privind utilizarea fierului. Excavată pe coasta statului Kerala, la aproximativ 30 de kilometri sud de Cochin, în 2002-2003, nava de la Thaikkal-Kadakkarappally avea două catarge, o lungime de 21 de metri şi patru lăţime[76]. Surprinzător, scîndurile, care s-a estimat că datează din secolele XI-XV, erau fixate cu scoabe. Nava are multe alte caracteristici care nu sînt asociate de obicei cu tradiţiile construcţiilor de nave din Oceanul Indian, inclusiv o grosime dublă a bordajului şi despărţiturile inserate în osatură pentru a împărţi coca în 11 compartimente. Deşi aceste elemente sînt tipice pentru vasele chinezeşti, lemnul provine din Kerala, unde a fost probabil folosită nava. Dacă aceste atribute nu sînt caracteristice practicii locale din Kerala medievală, se poate ca ele să fi fost introduse de marinarii chinezi care au început să frecventeze sudul Indiei în perioada Dinastiei Song (960-1279).

Probabil cea mai importantă evoluţie care poate fi identificată în această perioadă este adoptarea cîrmei în axul longitudinal în locul ramei-cîrmă sau a cîrmelor laterale. Al-Muqaddasi face aluzie la un astfel de sistem de guvernare în descrierea navigării dificile din nordul Mării Roşii, cînd căpitanii erau în acelaşi timp şi oameni de veghe. „Dacă vede o stîncă, strigă: «La dreapta!» sau «La stînga!». Doi muşi sînt aşezaţi aşa încît să repete comanda. Pilotul are două funii în mînă pe care le trage la dreapta sau la stînga, după cum i se comandă. Dacă nu au grijă la aceasta, corabia poate să se lovească de stînci şi să eşueze.”[77] S-a dat multă importanţă dezvoltării cîrmelor în axul longitudinal şi problemelor asociate cu montarea lor pe cocile cusute pe navele cu etravă elansată, aşa cum se observă la navele înfăţişate pe patru pietre memoriale din secolul al XI-lea descoperite lîngă

Mumbay[78]. Din păcate, din imagini nu se înţelege clar cum erau montate aceste cîrme. Pe pietre sînt sculptate nişte nave de război cu un singur catarg şi bordaj cusut intrînd în luptă manevrate cu ajutorul ramelor, în timp ce arcaşii şi suliţaşii luptă de pe nişte platforme înălţate în centrul navelor. Nu se observă vele, dar, din cîte se ştie, navele din Oceanul Indian erau echipate cu vele pătrate şi nu există nici o dovadă că ar fi existat vele aurice în vestul Oceanului Indian pînă la venirea portughezilor, în secolul al XVI-lea.

Cea mai bună sursă de informaţii cu privire la navele construite şi utilizate în Asia de Sud-Est sînt basoreliefurile din templul budist Borobudur din secolul al IX-lea. Construit în apropiere de actualul Yogyakarta între anii 760 şi 830, stupa se înalţă dintre nouă terase cu perimetre tot mai mici, cu baza de 160 de metri pătraţi. Borobudur este nu numai „cel mai mare şi cel mai elaborat monument budist”[79] din lume, ci şi o sursă unică de informaţii privind navele din Asia de Sud-Est: sînt reprezentate şapte, cinci nave cu balansiere (flotoare) şi două vase mai mici, fără tangoane[80]. Deşi sculpturile nu sînt extrem de detaliate, ne putem face o idee despre modul în care erau construite şi greate vasele. Cele cinci mai mari au două catarge bipode, fiecare cu cîte o velă dreptunghiulară înclinată. Cînd erau poziţionate pe axul longitudinal (paralel cu coca), aşa cum sînt înfăţişate la Borobudur, aproximativ o treime din bigă şi vergă se întindeau în faţa catargului. Cînd navigau cu vînt din pupa, velele puteau fi desfăşurate astfel încît să se poziţioneze în faţa catargului perpendicular pe cocă, ca la o navă cu vele pătrate. În plus, toate navele au bomprese, iar trei sînt reprezentate cu cîte o velă pătrată, dintre care una se poate să fi fost înclinată ca vela mare şi trincile. Trăsăturile distinctive ale navelor sînt balansierele, care sînt aparent fixate pe ambele părţi ale corpului navelor mai mari. Spre deosebire de balansierele de pe majoritatea vaselor din restul lumii, acestea sînt relativ scurte, de la puţin peste jumătate pînă la trei sferturi din lungimea corpului navei. Avînd în vedere dimensiunea lor, acestea s-ar putea să fi

avut rolul nu de stabilizatori, ci de obstacole împotriva inamicilor care voiau să o abordeze[81]. Acest aspect defensiv este confirmat de suprastructura cocii, care include rufuri din mijlocul navei cu acoperişuri înclinate, dar ale căror detalii sînt ascunse în spatele a ceea ce par a fi nişte ecrane de protecţie instalate pe toată lungimea navei şi menite să apere echipajul de atacatori.

Îmbunătăţirile din domeniul navigaţiei

Aceasta este prima perioadă în care scriitorii au început să noteze tipurile de practici de navigaţie şi auxiliare pentru navigaţie utilizate în Oceanul Indian şi pe mările sale mărginaşe. Cel mai bine documentaţi erau cei de pe cursul inferior al Tigrului şi Eufratului, Shatt al-Arab, pînă la vărsarea sa în Golful Persic, unde se ştia că era dificil de navigat, după cum atestă o serie de scriitori. Două dintre îmbunătăţirile cele mai ambiţioase din domeniul navigaţiei datînd de pe vremea califatului au fost zăgăzuirea unui vîrtej de pe cursul inferior al Tigrului şi ridicarea unor faruri. Potrivit lui Nasir-i Khusraw, care a coborît pe Eufrat pe un vas numit *busi* în 1052, primul proiect a fost realizat de o localnică ce se presupune că a avut un interes personal faţă de siguranţa navigaţiei, poate şi ca armator: „Se spune că odată, la gura de vărsare a canalului Ubulla era o bulboană uriaşă care nu lăsa bărcile să treacă, dar o femeie bogată din Basra a pus să se construiască patru sute de bărci [poate nişte mici *quffa*] şi să fie umplute cu sîmburi de curmale. Bărcile au fost apoi pecetluite şi scufundate în bulboană, iar acum corăbiile pot naviga pe aici nestingherite”[82]. Mai greu de remediat au fost bancurile de nisip schimbătoare formate din aluviunile depuse de Tigru şi Eufrat, care nu puteau fi evitate decît printr-o navigaţie prudentă şi cunoaşterea zonei. Cum scria geograful al-Istakhri din secolul al X-lea, „în această mare sînt multe mlaştini şi părţi înguste pe unde se trece greu, cea mai rea fiind între Jannaba [de pe coasta Persiei] şi Basra, într-un loc numit Haur Jannaba, care este un loc

de temut şi din care nici o corabie nu iese teafără pe marea agitată”[83].

La un moment dat după aceea, traseul a fost marcat de faruri masive, operate de oameni. Cam la o zi după ce a trecut de Abadan, care era efectiv o insulă în mijlocul unei mlaştini, Nasir-i Khusraw a descris cum „în zori, ceva ca o pasăre mică a apărut pe mare. Cu cît ne apropiam, cu atît părea mai mare”. Nava a fost nevoită să ancoreze atunci cînd s-a schimbat vîntul, iar el a aflat că structura era un semnal navigaţional lucrat cu migală numit *khashab*.

> Era alcătuit din patru stîlpi uriaşi din lemn de tec şi arăta ca o maşină de război, pătrăţoasă, lată jos şi îngustă în partea de sus. Se înălţa vreo 40 de coţi deasupra apei şi avea dale şi piatră în partea de sus, fiind ţinute laolaltă de ceva din lemn, ca un fel de plafon. Deasupra erau patru deschizături arcuite unde putea fi postată o santinelă. Unii spuneau că acest *khashab* fusese clădit de un negustor bogat, alţii că a fost făcut la porunca unui rege. Folosea la două lucruri: în primul rînd, locul acela era înnămolit, iar marea [era] puţin adîncă, astfel că, dacă o corabie mare se încumeta să treacă, atingea fundul. Noaptea nişte lămpi puse în sticlă, ca să nu le stingă vîntul, erau aprinse pentru ca oamenii să vadă de departe şi să se ferească, altfel nu mai aveau scăpare. În al doilea rînd, îţi dădeai seama pînă unde ajungea uscatul şi, dacă erau piraţi, puteai cîrmi vasul în altă direcţie[84].

Aceste faruri erau amplasate destul de aproape unul de altul, încît, atunci cînd cel din faţă intra în raza vizuală, celălalt dispărea în urmă, iar cheltuielile evidente – tecul era importat din India – şi grija cu care au fost construite dovedesc importanţa pe care comercianţii şi autorităţile locale o acordau siguranţei navigaţiei.

Deşi Jeddah, Qulzum şi Aydhab au rămas porturi importante la nivel regional în această perioadă, îmbunătăţirile din domeniul navigaţiei pe Marea Roşie au fost puţine. Trebuia neapărat să cunoşti zona, iar la Jeddah mărfurile aduse din Oceanul Indian cu destinaţia Egipt în general erau încărcate pe nave din Qulzum, nu numai pentru că acestea erau mai mici şi mai sigure decît corăbiile mai mari din Sirafi, ci şi deoarece căpitanii lor erau mai familiarizaţi cu pericolele naturale şi cu cele umane. „Pe întreaga coastă nu sînt regi”, afirmă Abu Zayd, „şi nici vreun ţinut locuit;

şi, deoarece corăbiile sînt nevoite în fiecare noapte să se oprească undeva la adăpost, ca să nu se strivească de stînci, navighează doar pe timpul zilei, iar toată noaptea stau la ancoră. Pe această mare, în plus, sînt ceţuri foarte groase şi vînturi năprasnice, astfel că nu are nimic bun”[85].

Dovezile practicii de navigaţie în sine provin din referiri răzleţe la anumite persoane şi la formarea lor, şi nu la teoriile şi instrumentele folosite de fapt. În *Tilakamanjari*, din secolul al X-lea, Dhanapala se referă la realizările pilotului, Taraka, al cărui tată a fost tot pilot şi care, datorită faptului că stăpînea foarte bine ştiinţa navigaţiei, a devenit liderul breslei marinarilor. Prima sa misiune în calitate de comandant de navă independent a îndeplinit-o numai „după ce a cercetat toate scrierile tehnice” şi este descris ca fiind „priceput în ştiinţa navală”[86]. Indienii nu au fost singurii care au realizat ghiduri de navigaţie, iar cele mai vechi ghiduri pentru piloţi cunoscute după titlu au fost scrise de perşi, care navigau cu corăbii indiene în jurul anului 1010. Lucrările lor, numite *rahmani* în arabă – o corupere a termenului persan *rah nama* („carte a drumului”) –, şi hărţile care le însoţeau sînt menţionate şi de al-Muqaddasi cînd descrie cum s-a documentat pentru tratatul său *Cele mai bune diviziuni pentru cunoaşterea lumii* (985). Vizitînd porturi din Peninsula Arabia de la Marea Roşie pînă în Golful Persic, Al-Muqaddasi a intervievat nenumăraţi „comandanţi, căpitani de nave de marfă, grăniceri de coastă, vînzători şi negustori – şi i-am găsit a fi unii dintre cei mai pătrunzători oameni… Am mai băgat de seamă că au îndrumări de navigare pe care le cercetează cu mare grijă laolaltă şi pe care se bizuie cu totul, făcînd aşa cum scrie acolo”[87] în ceea ce priveşte ancorajele, vînturile, măsurarea adîncimii apei şi rutele dintre porturi.

În *Cartea cu lucruri ajutătoare pentru rînduielile navigaţiei* din secolul al XV-lea, navigatorul omanez Ahmad ibn Majid[88] explică faptul că navigatorii ar trebui să poată urmări cursul soarelui şi al lunii, să fie în stare să determine „răsăritul şi apusul stelelor”, să cunoască distanţele şi rutele dintre porturi şi să utilizeze

diferite instrumente de navigaţie pentru a stabili latitudinea. „De asemenea, este de dorit să cunoşti toate coastele şi cînd apare uscatul, precum şi feluritele lucruri călăuzitoare, cum ar fi nămolul sau iarba, animalele sau peştii, şerpii de mare şi vînturile. Ar trebui să ai în vedere mareele, curenţii marini şi insulele de pe fiecare rută, să te încredinţezi că toate instrumentele sînt în bună rînduială şi să ai grijă ca nava, instrumentele şi oamenii de la bord să fie în siguranţă.”[89] Deşi rezumatul practicii de navigaţie făcut de ibn Majid datează din secolul al XV-lea, el se referă la o serie de manuale de navigaţie anterioare, cele mai vechi fiind nişte scrieri persane din secolul al XII-lea, iar recomandările sale pot fi comparate cu sfaturile date în „Suparaga Jataka”, precum şi cu practica de la sfîrşitul mileniului I din Marea Mediterană şi din nordul Europei.

Între secolele al VII-lea şi al XI-lea, marinarii din Oceanul Indian au condus procesul de integrare a pieţelor regionale disparate din mările musonilor, dintre Africa de Est şi Marea Roşie la vest şi Asia de Sud-Est şi China la est. Astfel, au pus bazele creşterii maritime neîntrerupte din această regiune care continuă şi în prezent. Comerţul maritim din zona musonică a Asiei arată multe dintre semnele distinctive a ceea ce numim astăzi globalizare, proces ce creează reţele de interdependenţă în care schimbările dintr-un loc se pot propaga de la o regiune la alta. Cele mai clare manifestări se observă în ascensiunea şi soarta schimbătoare ale califatelor islamice şi ale dinastiilor Tang şi Song, a căror bogăţie a exercitat o forţă extraordinară asupra iniţiativelor maritime ale celor două împărăţii, precum şi asupra altor regiuni din Africa de Est şi India pînă în Asia de Sud-Est şi Japonia. Interdependenţa rezultată a avut multe avantaje, facilitînd dezvoltarea comerţului şi a activităţilor subiacente, de la agricultură la meşteşuguri, şi încurajînd răspîndirea religiei şi a tehnologiei. În acelaşi timp, schimbările tehnologice şi politice dintr-un loc puteau avea un impact negativ la mii de kilometri depărtare. Oricum, în general, a fost o perioadă de dezvoltare a comerţului maritim şi de consolidare politică. Deşi la baza

acestora a stat în mare parte iniţiativa locală, ele au fost stimulate de unificarea şi intensificarea atitudinii chinezilor faţă de mare în timpul dinastiilor Tang şi Song.

1* Portul modern Basra a fost întemeiat în anii 1700 pe locul unde se aflase Ubulla.

2* Dirhamul era o monedă de argint care cîntărea mai puţin de trei grame; dinarul era o monedă de aur de 4,25 grame.

3* *Malabar* este un hibrid între dravidianul *malaj* („munte") şi persanul *bar* („uscat"). Al-Idrisi scria despre „Manibar" la mijlocul secolului al XII-lea, iar geograful Yakut s-a referit la „Manibar" în 1228. Zhao Rugua a numit regiunea „Malimo" (1225), în timp ce Giovanni da Montecorvino (1293) şi Marco Polo (1298) au scris despre „Malabar". Regiunea este numită acum la nivel local Malayalam sau Kerala.

4* Kalah se referea probabil la regiunea Kedah, din Malaysia, cu excepţia secolului al IX-lea, cînd denumirea făcea trimitere şi la o insulă din vecinătatea Takuapei, în Thailanda, mai la nord.

Capitolul 11

China priveşte înspre mare

Întemeierea Dinastiei Tang a fost începutul unei epoci de aur a civilizaţiei chineze, cînd spiritul cosmopolit şi deschis la idei noi al artelor vizuale, literaturii şi teatrului a revigorat discursul religios, filosofic şi politic şi a transformat China într-o ţară admirată şi vestită în toată Asia. Împăraţii din Dinastia Tang au extins spre vest sfera de influenţă a Chinei mai mult ca oricînd înainte sau după aceea, dar la mijlocul secolului al IX-lea graniţele Regatului Cerului se contractaseră într-o asemenea măsură, încît vechea capitală de la Changan era mai aproape de pămînturile barbarilor decît de centrul statului din vremea Dinastiei Han. Între sfîrşitul Dinastiei Tang şi perioada Dinastiei Song (960-1279), capitala chineză a fost mutată din ce în ce mai spre est, la Luoyang, Kaifeng şi, în final, la Hangzhou (Lin-an)[1*]. Primele două se află pe Fluviul Galben şi mai aproape de centrul sistemului de canale care făceau legătura între diferite zone ale imperiului, în timp ce Hangzhou era chiar la ţărmul mării.

Aceste deplasări ale birocraţiei curţii au fost însoţite de o schimbare demografică spectaculoasă: sute de mii de chinezi au părăsit provinciile vestice şi nordice, alegînd relativa securitate oferită de zonele aflate la sud de Fluviul Galben şi mai apoi pe valea fluviului Yangtze. Confruntîndu-se cu modificări dramatice ale graniţelor continentale şi cu nesiguranţa Drumului Mătăsii, guvernul a adoptat o abordare mai flexibilă faţă de comerţul pe

mare şi negustorii care se ocupau cu asta, căutînd să îşi crească veniturile din taxele vamale şi alte taxe. Dacă la începutul Dinastiei Tang depindeau de intermediari coreeni pentru a face comerţ cu Coreea şi Japonia, în secolul al X-lea negustorii chinezi foloseau rutele maritime ale Asiei, iar influenţa lor se resimţea din sudul Indiei pînă în Japonia. Deşi vecinii Chinei au adoptat politici similare cu cele ale Regatului de Mijloc, statele din sud-estul Asiei au tins să fie mai liberale, în special pentru că erau supuse unui număr mult mai mare de influenţe: a chinezilor, desigur; a arabilor şi persanilor (în majoritate musulmani, dar existau şi zoroastrieni, creştini nestorieni şi evrei); a hinduşilor şi budiştilor din India şi Sri Lanka; şi mai ales a malaysienilor, javanezilor, birmanilor, khmerilor şi a altor popoare din zonă.

Încărcătura Tang de pe epava descoperită lîngă Belitung

Epava de lîngă Belitung este importantă nu doar pentru ceea ce dezvăluie despre tehnicile din domeniul construcţiilor navale, ci şi pentru dovezile aduse de aşa-numita sa încărcătură Tang despre natura comerţului maritim între Orient şi Occident1. În afară de vreo zece tone de lingouri de plumb care funcţionau ca balast şi care puteau fi vîndute sau date la schimb la destinaţia finală a corabiei, încărcătura navei consta în cea mai mare parte din ceramică chinezească, şase mii de bucăţi în total, dintre care multe intacte. Majoritatea erau boluri arse în cuptoarele din Changsha, acum capitala provinciei Hunan, care nu avea ieşire la mare, la sud de Yangtze; dar erau şi sute de călimări, recipiente pentru mirodenii şi ulcioare. Pe unul dintre vase este inscripţionată o dată din calendarul chinezesc corespunzătoare anului 826, ce se potriveşte perfect cu intervalele sugerate de monedele chinezeşti şi de datarea prin metoda carbonului

radioactiv a lemnului corabiei şi a unei mostre de anason, mirodenie originară din China şi Vietnam. Cînd au fost încărcate pe corabie, bolurile au fost puse unul în altul şi învelite în paie sau puse în nişte vase mai mari, vietnameze. Pe lîngă aceste produse de masă, pe corabia de la Belitung erau şi numeroase tacîmuri din argint, unele gravate cu aur, şi cea mai mare cupă din aur din timpul Dinastiei Tang, precum şi unele obiecte de ceramică mai rafinate, cu decoraţiuni albastru-cobalt, din provincia Zhejiang.

Descoperirea unei încărcături chinezeşti într-o corabie aproape cu siguranţă construită în sud-vestul Asiei, cu un echipaj provenind tot din această regiune şi scufundată în apele din zona Asiei de Sud-Est este în sine o dovadă a caracterului internaţional al comerţului de acum 1.300 de ani. Şi mai frapantă este alegerea motivelor decorative aplicate de olarii chinezi, mărturie a faptului că îşi înţelegeau foarte bine pieţele avute în vedere. Majoritatea bolurilor aveau modele geometrice sau inscripţii din Coran redate cu roşu şi verde şi erau în mod evident destinate pentru pieţe din Califatul Abbasid. Bolurile decorate cu verde erau populare în Persia, pe cînd cele împodobite cu simboluri în formă de lotus erau destinate unor clienţi budişti. Relaţia simbiotică dintre producător şi piaţă este evidentă în decoraţiunile alese de olari, dar albastrul intens folosit pentru obiectele din Zhejiang era obţinut din cobalt, care în secolul al IX-lea trebuia adus din Persia. Deşi nu este greu să ne imaginăm circumstanţele în care anumite piese de o calitate excepţională ar fi putut atrage clienţi din rîndul elitelor, nici Orientul Apropiat nu ducea lipsă de olari autohtoni. Sîntem aşadar obligaţi să ne întrebăm ce dinamică socială a transformat un mic oraş din interiorul Chinei Central-Sudice într-un producător de bunuri de uz curent care să împodobească mesele unor oameni aflaţi la sute de mile depărtare, dincolo de mare. Chiar dacă am considera această iniţiativă o formă de globalizare timpurie, ca rezultat al mîinii de lucru ieftine şi al altor elemente – dintre care unele trebuiau importate –, acestea ar fi trebuit să fie suficient de

ieftine pentru a compensa costurile relativ ridicate ale transportului, preţul scăzut al acestuia din urmă fiind o caracteristică a globalizării în zilele noastre. În cele din urmă, trebuie să luăm în considerare relaţiile dintre producători, cei care făceau comerţ pe mare şi omniprezentele autorităţi chineze, precum şi modul în care ele au afectat comerţul la mare distanţă şi atitudinea oamenilor faţă de acesta, în timpul Dinastiei Tang şi după aceea.

China în timpul dinastiilor Sui şi Tang

Aşa cum efemera Dinastie Qin din secolul al III-lea î.e.n. a pus temeliile prosperităţii Dinastiei Han, şi Dinastia Sui a anticipat înflorirea culturii chineze în timpul Dinastiei Tang. În ambele cazuri, dinastia anterioară a reunificat o varietate de centre de putere disparate sub conducerea unui singur împărat care controla o populaţie diversă răspîndită pe un teritoriu vast. Tranziţiile de la o dinastie la alta nu erau omogene, dar elementele de continuitate erau puternice, iar Dinastia Tang a avut mult de cîştigat de pe urma iniţiativelor Dinastiei Sui, mai ales datorită investiţiilor masive ale acesteia în sistemul de canale şi înfrumuseţarea oraşului Luoyang, situat la confluenţa Marelui Canal cu Fluviul Galben. În ciuda eşecurilor evidente ale campaniilor militare împotriva regatului Koguryo din Peninsula Coreea, dimensiunea armatelor Dinastiei Sui confirma puterea militară a Chinei, care, combinată cu o diplomaţie energică, au asigurat o perioadă de prosperitate şi expansiune fără egal în primul secol al Dinastiei Tang, nu doar în centrul Asiei, ci şi în Peninsula Coreea şi în nordul Vietnamului.

În 618, Li Yuan, duce al Dinastiei Tang, a cucerit Yangzhou, capitala Dinastiei Sui situată pe Marele Canal, aproape de confluenţa sa cu Yangtze, şi curînd după aceea a devenit primul împărat din Dinastia Tang, cunoscut în istorie sub numele Tang

Gaozu. Militar de meserie, Gaozu avea un ascuţit spirit administrativ şi a reinstaurat stabilitatea politică şi economică în imperiu îmbunătăţind educaţia, reintroducînd sistemul de examinare pentru funcţionarii statului, bătînd monedă unică şi adoptînd noi legi, mai puţin punitive. Pînă la sfîrşitul secolului al VII-lea, armatele chineze reinstauraseră pacea pe teritoriul Chinei istorice, învinseseră kaganatele turcice ale uigurilor şi kîrgîzilor, extinzînd sfera de influenţă a Chinei din Mongolia pînă la Amudaria, în Turkmenistan, şi transformînd Changanul, acum din nou capitală, în, poate, cel mai cosmopolit oraş din lume. Cu o populaţie de aproximativ un milion de locuitori, Changanul atrăgea negustori, soli şi călugări din Japonia şi Coreea, sud-estul şi centrul Asiei, India, califate şi Imperiul Bizantin. Înconjurat de afluenţii rîului Wei, care se varsă în Fluviul Galben, Changanul avea acces la cinci canale pe care ajungeau aici cantităţi mari de mătase şi orez aduse din regiunea Yangtze-Huai şi, din zone mai apropiate, cherestea, pentru a acoperi nevoile uriaşe ale oraşului în domeniul construcţiilor[2]. Situaţia oraşului Changan era complicată de desele revărsări ale canalelor, de cotele scăzute ale apelor rîului Wei şi de curenţii repezi din Sanmen, o porţiune înşelătoare a Fluviului Galben care putea fi ocolită doar transportînd cerealele şi alte mărfuri pe uscat de la Luoyang pe o distanţă de aproximativ 130 de kilometri, încărcîndu-le apoi din nou pe ambarcaţiuni pentru a fi transportate pînă la destinaţie în amonte pe Fluviul Galben şi pe rîul Wei. Oraşele care rivalizau cu Changanul ca dimensiuni erau Luoyang, care a fost capitala estică a dinastiei începînd de la mijlocul secolului al VII-lea, şi Yangzhou, care a devenit un port important pentru corăbiile care veneau din sud.

Campaniile din Coreea

Către sfîrşitul domniei sale, succesorul lui Gaozu, Tang Taizong, a continuat eforturile împăraţilor din Dinastia Sui de a extinde

influenţa Chinei asupra Peninsulei Coreea. Dinastia Koguryo înălţase fortificaţii masive de-a lungul malului vestic al fluviului Liao He împotriva unui eventual atac al Dinastiei Tang, dar Taizong a devenit tot mai interesat de posibilitatea de a-şi extinde controlul asupra peninsulei. Ocazia a sosit cînd o lovitură de stat l-a detronat pe regele statului Koguryo, considerat oficial vasal al Chinei, iar uzurpatorul a blocat ruta terestră care făcea legătura între China şi aliatul său, regatul Silla. În 644, Taizong a trimis mai mult de 40.000 de soldaţi la gurile fluviului Daedong (Taedong), mai jos de Phenian. Izvoarele nu oferă prea multe informaţii despre rezultatul acestei operaţiuni amfibii, care ar fi trebuit să fie susţinută de o armată ce ar fi venit pe uscat dinspre nord, dar invazia a eşuat şi Taizong a renunţat la planurile sale de a întreprinde o nouă campanie cu puţin timp înainte să moară. În 655, succesorul său, Tang Gaozong, a atacat iarăşi regatul Koguryo3, de această dată ca reacţie la un atac împotriva kitanilor, un trib manciurian vorbitor de mongolă care se supusese Dinastiei Tang. Ca şi pînă atunci, conflictul a implicat toate cele trei regate coreene, Silla aliindu-se cu chinezii împotriva statului regatului Paekche, susţinut de japonezi.

Cînd şi-au cîntărit şansele unei campanii în Coreea, chinezii nu luaseră probabil în calcul posibilitatea unei intervenţii din partea japonezilor, care aveau o atitudine ambiguă faţă de ceea ce se întîmpla în Peninsula Coreea. Obiceiurile chineze începuseră să fie preluate de cei de la curtea japoneză la sfîrşitul secolului al VI-lea, în urma contactului cu negustori şi migranţi coreeni. Budismul a fost recunoscut oficial în Japonia în 587, dar în acelaşi timp curtea a adoptat anumite doctrine etice şi juridice confucianiste şi promovarea funcţionarilor pe bază de merit. Japonezii şi-au însuşit şi gusturile literare şi stilurile artistice ale chinezilor, iar oraşul şi templul chinezeşti au devenit un model pentru cele japoneze. Cu toate acestea, oricît de mult ar fi imitat Regatul de Mijloc, curtea de la Yamato a încheiat o alianţă oficială cu regatul Paekche, al cărui prinţ, Pung, locuise în Japonia timp de două decenii. În 663, o flotă japoneză a fost trimisă în sprijinul

prinţului Pung, care revendica tronul, dar a fost distrusă de o flotă a Dinastiei Tang în bătălia de pe fluviul Geum. Au pierdut patru sute de corăbii şi „regele Pungjang al statului Paekche, împreună cu alţii, s-a îmbarcat pe o corabie şi a fugit [în Koguryo]”[4]. Trei ani mai tîrziu, Koguryo a fost slăbit de o criză a succesiunii la tron şi, luînd iniţiativa, chinezii au învins regatul într-o campanie pe uscat peste doi ani. Din punct de vedere tactic, campania Chinei împotriva Coreei din anii 660 a reuşit acolo unde dăduse greş înainte deoarece alianţa cu Silla le-a permis chinezilor să lanseze o campanie amfibie dincolo de Marea Galbenă, iar odată instalaţi în sudul peninsulei, au putut ataca Koguryo pe două fronturi. Frontul din sud a fost probabil mai uşor şi mai ieftin de menţinut de pe mare decît avanposturile din Liaodong şi din nordul regatului Koguryo, la care se putea ajunge doar prin lungi marşuri pe uscat.

Îmbătaţi de victorie, chinezii au împărţit peninsula în prefecturi, reducîndu-şi în mod eficient aliatul, Silla, la acelaşi statut cu Koguryo şi Paekche. Dar nu au reuşit să păstreze controlul asupra peninsulei din pricina rezistenţei colective a coreenilor, la care s-au adăugat şi anumite probleme grave ce apăruseră în China. În zece ani, Silla a înghiţit Paekche şi Koguryo şi i-a forţat pe chinezi să se retragă la Liaodong. Supravieţuitorii dinastiei aflate la conducerea regatului Koguryo au întemeiat statul Bohai (Perhae în chineză), situat pe ambele maluri ale rîului Yalu[5], care a funcţionat ca zonă-tampon între Silla, China şi kitani din 710 pînă în 934. În ţară, campaniile lui Gaozong au fost costisitoare şi sfîrşitul ostilităţilor a coincis cu o perioadă de secetă şi foamete care au condus la o migraţie internă masivă pentru a eluda impozitarea şi a căuta pămînturi mai bune[6]. Vistieria imperială era secătuită şi de alte cheltuieli, precum birocraţia tot mai amplă şi proiectele de construcţii extravagante, mai ales în Luoyang, pe care Gaozong îl desemnase formal a doua capitală, gest care a prefigurat declinul Changanului şi al provinciilor din nord-vest. În acelaşi timp chinezii erau implicaţi într-un conflict prelungit cu regatul Tibetului şi cu triburi de

uiguri şi kîrgîzi. În anii 690, tibetanii au învins o armată a Dinastiei Tang la doar trei sute de kilometri de Changan, uigurii au atacat provincia Gansu, iar provincia Hebei a fost invadată de aceiaşi kitani a căror invadare de către Koguryo determinase intervenţia statului Tang în Peninsula Coreea.

Aceste diferite ameninţări s-au mai diminuat la începutul noului secol, iar în 712 China l-a adus pe tron pe unul dintre cei mai mari monarhi ai săi, Tang Xuanzong. Deşi domnia sa de jumătate de secol s-a încheiat dezastruos, sub domnia acestui „strălucit monarh" China Dinastiei Tang a atins apogeul expansiunii sale imperiale. Odată pacea stabilită între China şi vecinii ei continentali, una dintre priorităţile lui Xuanzong a fost să mute din nou capitala la Changan, nu la Luoyang, unde curtea se mutase pentru o perioadă de 23 de ani, între 657 şi 705. Esenţiale pentru acest proiect au fost modernizarea sistemului de canale şi îmbunătăţirea navigaţiei pe Fluviul Galben – mai ales prin reducerea transportului în zona Sanmen la numai opt kilometri – pentru a se asigura că dările în orez adunate de pe cursul inferior al fluviului Yangtze puteau ajunge în capitală în mod eficient şi în siguranţă[7]. În secolul al VII-lea, Taizong permisese ca dările să nu se mai plătească în cereale, ci în mătase şi în monede de cupru, pentru a reduce costurile de transport al dărilor imperiale la Changan (suportat de administraţiile prefecturilor), dar orezul a rămas forma principală de plată, curtea avînd astfel rezerve în caz de foamete, secetă, inundaţii sau război.

China a renăscut şi în centrul Asiei[8], unde conducătorii din Taşkent, Samarkand şi Buhara au cerut ajutor împotriva armatelor musulmane care năvăleau dinspre sud. Împăratul Tang Xuanzong le-a oferit titluri nobiliare onorifice conducătorilor din Pamir, Kashmir şi valea rîului Kabul. În sensul acesta, regele Narasimhavarman al II-lea din dinastia Pallava a trimis un sol în China împreună cu călugărul Vajrabodhi, motiv pentru care împăratul din Dinastia Tang l-a recunoscut drept conducător al „Armatei de la Miazăzi care Preţuieşte Virtutea". Dinastia Tang se

afla la apogeu cînd a suferit înfrîngeri la frontierele din vest, nord şi sud. În 751, Gao Xianzhi, arhitectul unei mari părţi din succesul Chinei în centrul Asiei, l-a executat pe regele Taşkentului pentru că a refuzat să recunoască autoritatea tronului imperial. Pentru a-şi răzbuna tatăl, fiul răposatului rege a recurs la ajutorul turcilor şi al unei armate din nou-proclamatul Califat Abbasid şi, în iulie, forţele lor combinate l-au înfrînt pe Gao pe rîul Talas, aproape de frontiera dintre Kazahstan şi Kîrgîzstan. În acelaşi an, o armată din nou-apărutul regat Nanzhao a distrus o armată a Dinastiei Tang de 80.000 de soldaţi. Situaţia era deosebit de supărătoare, deoarece Nanzhao, care ocupa regiunea strategică unde Fluviul Roşu curge cel mai aproape de Yangtze[9], era o creaţie a Dinastiei Tang. Oricît de umilitoare au fost pierderile din centrul Asiei şi Nanzhao, cea mai hotărîtoare a fost aceea a unei armate a Dinastiei Tang aflate sub comanda lui An Lushan, un guvernator militar din estul Manciuriei care a lansat un atac neprovocat împotriva kitanilor[10].

Deşi învins şi bănuit de mulţi de trădare, An Lushan a fost ridicat în rang de împărat. Dovedind că detractorii săi aveau dreptate, în 755 el a cucerit provinciile Hebei şi Henan şi s-a îndreptat spre sud, către Fluviul Galben[11], unde a cucerit Kaifengul şi a preluat controlul asupra Marelui Canal. Apoi a cucerit Luoyangul şi Changanul şi l-a forţat pe Xuanzong să fugă înainte ca disputele interne să facă ravagii în rîndul rebelilor şi forţele imperiale să-i înfrîngă în cele din urmă pe ultimii dintre ei în 763. Cu toate acestea, aproape imediat, forţele tibetane au cucerit Changanul, şi deşi s-au retras în anul următor, mai mult de un deceniu, au prădat capitala aproape în fiecare an. Aveau să mai treacă o mie de ani pînă să reinstituie Dinastia Qing autoritatea chinezilor asupra regiunii care acum cuprinde cea mai vestică zonă a Chinei, Regiunea Autonomă Uigură Xinjiang.

Contractarea frontierelor de vest ale Chinei, blocarea Drumului Mătăsii pe uscat şi ascensiunea Bagdadului au condus la o înflorire fără precedent a comerţului pe mările musonilor, cu consecinţe profunde asupra negustorilor şi a statelor din sudul şi

sud-estul Asiei, precum şi asupra Chinei înseşi. Totuşi, pe termen scurt, aceste urmări nu au fost nicidecum evidente. Deşi rebeliunea lui An Lushan a avut cel mai mare impact asupra nordului şi nord-vestului Chinei, frămîntările au cuprins şi Guangzhou, unde în 758 neguţătorii perşi şi arabi s-au răsculat nu se ştie din ce motiv şi au hotărît să „distrugă magaziile cu mărfuri şi să ardă casele". Motivul masacrării „mai multor mii de negustori perşi"[12] de către armata Dinastiei Tang la Yangzhou doi ani mai tîrziu este de asemenea necunoscut, dar rezultatul a fost retragerea comercianţilor perşi şi arabi din China în porturile din Annam. Cu toate acestea, în mai puţin de un deceniu Guangzhou şi-a revenit şi numărul de corăbii care veneau de peste mări a crescut de la numai cinci pe an la aproximativ 40[13].

Deşi capitala a fost stabilită din nou la Changan, ea se afla acum mai aproape de frămîntările de la frontierele de vest decît de centrul geografic al Chinei. Rebeliunea lui An Lushan slăbise pentru totdeauna autoritatea dinastică centralizată şi o combinaţie între pierderea registrelor taxelor, o redistribuire pe scară largă a pămînturilor şi migraţia către sud, în provinciile mai liniştite dintre fluviile Huai He şi Yangtze, au distrus vechile structuri financiare[14]. Cîrmuirea a încercat să introducă reforme şi a promovat plata taxelor în bani, precum şi în produse şi alte bunuri, dar nu a putut administra eficient sistemul. Aceasta a condus la extinderea corupţiei şi la adîncirea diferenţelor dintre bogaţi şi săraci, deoarece mulţi şi-au abandonat pămînturile pentru a lucra ca arendaşi pe domeniile mai mari, iar alţii s-au retras în număr mare în mănăstiri budiste.

Încă de la începuturile Dinastiei Tang, confucianiştii considerau că budismul este o ameninţare la adresa statului din două puncte de vedere. Încălca principiile confucianiste ale guvernării deoarece ignora întîietatea conducătorilor faţă de supuşi şi submina stabilitatea economică a statului deoarece pămînturile, templele, călugăriţele şi călugării budişti erau scutiţi de impozite. Şi Tang Taizong, şi Tang Xuanzong interziseseră hirotonisirile ilegale[15], dar pînă la jumătatea secolului al IX-lea

existau toate condiţiile pentru o altă campanie a statului împotriva proprietăţilor budiştilor în timpul domniei împăratului Wuzong din Dinastia Tang. Aceste măsuri de represiune au laicizat şi au readus în sistemul de plată a taxelor un sfert de milion de călugări şi călugăriţe – care continuaseră să lucreze ca agricultori, meşteşugari, negustori, investitori şi cămătari – şi au închis sute de mănăstiri şi sanctuare budiste ale căror statui, ornamente şi alte decoraţiuni din aur, fier şi aramă au fost topite şi repuse în circulaţie.

Călugărul japonez şi negustorul coreean

Aceste evenimente ne sînt cunoscute din istorii oficiale, precum şi din relatarea mai personală a unui martor ocular, Ennin, un călugăr budist „aflat în căutarea legii" care în 838 a plecat împreună cu o misiune diplomatică japoneză la curtea Dinastiei Tang. Recunoscut drept cel mai mare promotor al budismului tendai, Ennin este autorul unui fascinant jurnal al şederii sale de aproape un deceniu în China, text apreciat pentru descrierea vie a comunităţii budiste chineze într-un moment crucial al istoriei sale, dar care oferă în acelaşi timp o perspectivă detaliată asupra navigaţiei interne a Chinei, a reţelelor de comerţ maritim din nord-estul Asiei şi a autorităţilor Dinastiei Tang. Din păcate, Ennin nu prea scrie despre corăbiile cu care a călătorit, în afară de menţiunea că misiunea a fost anunţată cu numirea unui ambasador şi a unor funcţionari subordonaţi, printre care şi „funcţionari răspunzători de construcţia corăbiilor" care au supravegheat construirea a patru corăbii ce au transportat în total 650 de oameni. După două tentative eşuate, expediţia a parcurs cele 475 de mile dintre Golful Hakata, în nord-vestul Insulei Kyushu, şi coasta Chinei, la nord de Yangtze, unde două dintre corăbii s-au împotmolit în limbile de pământ noroios acoperite de apă în timpul fluxului şi au fost distruse de mare,

deşi echipajul şi bunurile aduse ca tribut au fost salvate şi duse pe uscat.

Ennin intenţiona să viziteze China timp de un an, dar pînă la urmă a rămas nouă. Unele întîrzieri au fost cauzate de starea proastă a mijloacelor de comunicare din secolul al IX-lea, însă acesta era un inconvenient minor în comparaţie cu cerinţele birocraţiei Dinastiei Tang, excesiv de ritualizate şi imprevizibile. La Yangzhou, autorităţile nu i-au acordat lui Ennin permisiunea de a vizita o mănăstire budistă din provinicia Zhejiang pe motiv că era prea departe ca să se întoarcă în timp util, pînă cînd solii japonezi şi-ar fi terminat treburile în Changan. Ennin a fost obligat să aştepte pînă cînd delegaţia oficială s-a întors din capitală; dar, în loc să se întoarcă în Japonia, el s-a pus bine cu o comunitate de negustori coreeni din Peninsula Shandong şi a rămas în China. În cele din urmă a ajuns în Changan, dar, temîndu-se să plece din capitală fără acte în regulă, a solicitat curţii un paşaport de sute de ori între 841 şi 845. I s-a permis să plece abia cînd toţi călugării străini neînregistraţi au fost deportaţi, în timpul campaniei împăratului Wuzong împotriva budismului.

Faptul că Ennin a putut să rămînă în China, să viziteze mănăstiri budiste din provincia Shanxi şi să stea o vreme în Changan s-a datorat în parte sprijinului pe care l-a primit din partea numeroasei comunităţi de expatriaţi coreeni. La vremea aceea, negustorii din Silla dominau comerţul maritim din Bohai, Marea Galbenă şi Marea Chinei de Est cel puţin pînă la Mingzhou (actualul Ningbo) şi transmiteau către Coreea şi Japonia multe dintre mărfurile exotice importate în porturile din sudul Chinei. Deoarece cunoşteau bine atît China, cît şi Japonia, ei au servit ca intermediari în tranzacţiile comerciale şi diplomatice dintre cele două ţări. Coreenii din China erau concentraţi de-a lungul coastei, între Peninsula Shandong şi Chuzhou (actualul Huai'an), un important port de sosire pentru corăbiile din Coreea şi Japonia[16], de unde mărfurile erau transbordate pe ambarcaţiuni de dimensiuni mai mici pentru a fi distribuite de-a lungul Marelui

Canal, al fluviului Huai He şi al altor ape interioare. Cartierul coreean din Chuzhou era condus de un administrator general şi un interpret oficial şi existau astfel de funcţionari şi în Peninsula Shandong, unde Ennin şi-a petrecut mare parte din timp ca oaspete al mănăstirii de pe muntele Chi, cu vedere spre unul dintre cele mai estice ancoraje ale Chinei. Aceşti cvasiadministratori nu reprezentau regatul Silla, ci mai curînd interesele comercianţilor săi.

Cel mai faimos neguţător pe vremea cît a stat Ennin în China a fost Jang Bogo (Chang Pogo), a cărui istorie este cunoscută din izvoare coreene, chineze şi japoneze[17]. De origini modeste, Jang şi-a cîştigat reputaţia ca soldat în armata chineză înainte de a se întoarce în Coreea, în jurul anului 828. Oripilat de pirateria şi comerţul cu sclavi endemice în Marea Galbenă, l-a convins pe regele Sillei să-l numească administrator al unei garnizoane de pe Insula Wando, pe coasta de sud-vest. A reuşit să reducă, dacă nu chiar să eradicheze pirateria şi a profitat de stabilitatea obţinută dezvoltînd o prosperă reţea comercială care ajungea pînă în Japonia şi pe coasta Chinei. Era bine-cunoscut ca fondator şi ocrotitor al mănăstirii de pe muntele Chi, iar Ennin aminteşte de o scrisoare pe care acesta i-a trimis-o lui Jang, mulţumindu-i pentru ospitalitate şi pentru ofertele generoase de a-l ajuta. În perioada în care Ennin a ajuns în China, Silla era implicată într-o dispută legată de succesiunea la tron. Jang sprijinise urcarea pe tron a lui Sinmu Wang, a cărui domnie a fost scurtă şi care promisese că, dacă va deveni rege, şi-o va face consoartă pe fiica lui Jang. Cînd Jang a propus ca moştenitorul lui Sinmu să o accepte pe fiica sa drept consoartă, sfetnicii regali au insistat că o insulară nu ar face cinste dormitorului regelui. Jang a fost ucis ca să nu răzbune această insultă, iar pînă ce Ennin s-a întors în Peninsula Shandong în drum spre casă, în 845, abia dacă îşi mai amintea cineva de imperiul comercial al lui Jang.

Cîrmuirea Sillei a închis şi garnizoana lui Jang Bogo de pe Insula Wando, iar către sfîrşitul secolului comerţul maritim a intrat în declin din pricina instabilităţii politice din China şi

Coreea. Răscoalele ţărăneşti din peninsulă din anii 890 s-au coalizat rapid în jurul a doi lideri care au întemeiat regatele Koguryo Tîrziu şi Paekche Tîrziu. Silla nemaifiind decît o rămăşiţă, principala luptă pentru viitorul Coreei se dădea între aceste două regate, iar rezultatul depindea într-o măsură covîrşitoare de dominarea coastei şi a rutelor maritime. Wang Kon s-a folosit de cunoştinţele sale în domeniul maritim dobîndite datorită afacerii familiei lui (bunicul său era un negustor de seamă pe vremea lui Jang Bogo) pentru a deveni un comandant de navă desăvîrşit în timpul războiului[18]. Devenind regele Taejo, el a proclamat statul Koryo (918-1392), cu capitala la Gaeseong (Kaesong), şi a acceptat supunerea regatelor Silla (după o existenţă independentă de 993 de ani) şi Paekche Tîrziu, reunificînd astfel Peninsula Coreea sub un singur tron.

Relaţiile formaţiunii statale Koryo cu Dinastia Song de Nord au fost puse la încercare în secolul al XI-lea, cînd ambele state au fost supuse presiunilor din partea Dinastiei Liao, fondată de kitani, şi a nomazilor jurcheni din Manciuria. Cînd căile terestre au fost blocate de kitani, negustorii coreeni şi chinezi care făceau comerţ pe Marea Galbenă au menţinut contacte neoficiale între cele două curţi. Cea mai mare parte a comerţului extern intra în Koryo prin Yesong, portul de sosire pentru Gaeseong. Aşa cum se relatează în *Istoria Dinastiei Song*, „sînt cîteva sute de chinezi în capitală, cei mai mulţi [din provincia Fujian] veniţi cu jonca pentru a face negoţ”[19]. În Koryo ajungeau pe mare şi negustori din ţinuturi mai îndepărtate şi, conform istoriei oficiale a Coreei, în 1037, musulmani, indieni şi alţii au sosit dinspre sud, trecînd prin porturi chinezeşti[20].

De la ultimii ani ai Dinastiei Tang pînă la Dinastia Song de Nord

Budiştii nu au fost singura comunitate care a suferit din pricina împăratului Wuzong din Dinastia Tang. Forţată să se descurce cu mai puţine venituri decît ar fi fost necesare pentru securitatea militară sau pentru întreţinerea canalelor şi a altor infrastructuri, cîrmuirea i-a hărţuit şi pe musulmani, maniheişti, creştini nestorieni şi adepţi ai zoroastrismului. Oricît de dificilă era situaţia pentru minorităţile din jurul Changanului, chinezii din zonele tradiţional prospere dintre Fluviul Galben şi Yangtze au trecut prin greutăţi şi mai mari. În ciuda avantajelor fiscale obţinute prin închiderea mănăstirilor şi revenirea anumitor persoane la statutul de plătitori de impozite, piraţii, umblînd în cete de cîte o sută sau mai mulţi, erau de nestăpînit[21], operînd în complicitate cu funcţionari corupţi ai pieţelor statului din lunca fluviului Yangtze, cîndva lipsită de riscuri. Zece ani mai tîrziu nemulţumirile se răspîndiseră în rîndul ţărănimii şi al armatei, iar la o revoltă care a durat un an în estul actualei provincii Zhejiang, inclusiv în porturile Hangzhou şi Mingzhou, au participat şi ţărani, şi soldaţi.

Frămîntările din anii 850 au fost doar un preludiu al devastării dezlănţuite de rebelul Huang Chao, care s-a remarcat două decenii mai tîrziu. După ce a pus stăpînire pe mare parte din provincia Fujian, Huang Chao a cerut curţii să fie numit protector general al Annamului. Oficialii s-au opus pe motiv „că pieţele şi navigaţia de pe mările de la miazăzi însemnau o bogăţie uriaşă şi că, dacă ar fi pus bandiţii mîna pe ele, aceştia ar fi ajuns din ce în ce mai prosperi”[22], în detrimentul vistieriei imperiale. După acest refuz, Huang Chao a mărşăluit spre sud, către Guangzhou, principalul port al Chinei pentru comerţul peste mări. Aşa cum relatează persanul Abu Zayd, oraşul a capitulat după un asediu de aproape un an, după care forţele lui Huang Chao au ucis 120.000 de negustori musulmani, evrei, creştini şi perşi[2* 23]. Ulterior Huang Chao a cucerit Luoyangul şi Changanul şi l-a forţat pe împăratul Xizong din Dinastia Tang să fugă, aşa cum făcuse şi Xuangzong în timpul rebeliunii lui An Lushan, cu 120 de ani în urmă. Dar controlul asupra proviziilor din sud era la fel de

important pentru rebeli ca şi pentru împăraţi, iar cum capitala nu se putea aproviziona singură, ocupaţia lui Huang Chao a fost scurtă şi brutală. Odată cu stagnarea transportului pe canal şi penuria de alimente, locuitorii Changanului au recurs la acte de canibalism, deoarece „legăturile cu sud-estul au fost întrerupte: cerealele nu mai au cum să fie aduse aici”[24], conform unei lamentaţii din acea vreme. Xizong a recîştigat în cele din urmă controlul, dar, în ciuda victoriei finale a stăpînirii, dinastia nu şi-a mai revenit niciodată după dezastrul produs asupra finanţelor, prestigiului şi administraţiei sale.

În ceea ce priveşte comerţul exterior, situaţia nu putea fi mai sumbră. Conform relatărilor unor negustori din Oceanul Indian, funcţionarii chinezi au început

> să-i chinuie pe aceia dintre negustori care veneau la ei. Iar cînd se întîmpla aceasta, se purtau samavolnic şi agresiv cu căpitanii de corăbii şi stăpînii de vase arabi. Apoi... le luau [comercianţilor] tot ce aveau. Au făcut lege din ceea ce pînă acum obiceiul nu le îngăduia. Apoi Dumnezeu, slăvit fie numele Lui, i-a lipsit cu totul de binecuvîntarea Sa. Şi marea nu i-a mai primit [pe pasageri], iar din voia Atotputernicului, binecuvîntat fie numele Lui, numai nenorociri s-au abătut asupra căpitanilor şi călăuzelor [pînă la] Siraf şi Oman[25].

De fapt, încălcarea legii de către funcţionarii stăpînirii a creat tocmai condiţiile pe care curtea căutase să le evite cînd a respins cererea lui Huang Chao de a deveni protector general al Annamului. După rebeliune, autoritatea a fost transferată unei serii de comandanţi militari, dintre care unul l-a forţat pe ultimul împărat din Dinastia Tang să abdice în 907. După aceea China a decăzut într-un interregn în timpul căruia imperiul a fost împărţit în trei regiuni distincte: cele 16 Prefecturi din jurul Beijingului modern şi trecătorile dintre Manciuria şi China; teritoriul dintre această zonă şi Yangtze, condus de o succesiune de cinci „dinastii” efemere; şi zona de la sud de Yangtze, care a fost împărţită între zece regate mai longevive.

În comparaţie cu ultimele decenii ale Dinastiei Tang, interregnul de jumătate de secol al celor Cinci Dinastii şi Zece Regate a fost relativ calm[26]. Cînd ultimul împărat al celei de-a Cincea Dinastii a murit pe neaşteptate, lăsînd un moştenitor în

vîrstă de 7 ani, generalii săi l-au ales pe unul dintre ei să urce pe tron. Împăratul Taizu a reuşit să aducă sub stăpînirea noii Dinastii Song de Nord, cu capitala la Kaifeng, cea mai mare parte din rămăşiţele statelor destrămate. Cel mai important centru de transport din China, Kaifengul este port pe Fluviul Galben, la intersecţia a patru canale, printre care şi Marele Canal, iar ambarcaţiunile de pe acestea şi alte nave de transport pe ape interioare amarau pe un lac mare aflat în interiorul zidurilor oraşului. Este mai aproape decît Changan sau Luoyang de sursele importante de orez, grîu şi alte mărfuri esenţiale pentru întreţinerea unei metropole imperiale. Încă din timpul Dinastiei Tang, oraşul avea un cartier prosper locuit de străini şi a servit drept capitală pentru patru dintre cele Cinci Dinastii, dar în timpul Dinastiei Song populaţia sa a crescut rapid la aproximativ un milion de locuitori. Deşi aici locuiau cu mult mai mulţi oameni decît în oricare alt oraş din China, faptul că aproximativ şase milioane de oameni – cam jumătate din populaţia urbană a lumii la acea vreme – trăia în oraşe dovedeşte importanţa urbanizării în China în timpul Dinastiei Song[27], iar creşterea urbanizării era un catalizator esenţial pentru încurajarea unor noi atitudini şi îmbunătăţiri în domeniul transportului şi al comerţului.

Dinastia Song a cumpărat pacea de la Dinastia Liao, întemeiată de kitani, şi triburile Xi Xia, cu care se învecina la nord-vest[28], dar, deşi frontierele sale continentale nu mai erau ameninţate, comerţul transcontinental se diminuase. Depinzînd de veniturile obţinute din comerţ pentru a acoperi plăţile către Dinastia Liao şi triburile Xi Xia, Dinastia Song de Nord nu îşi putea permite să ignore potenţialul comerţului maritim, pe care l-a încurajat într-o măsură mai mare decît oricare altă dinastie de pînă atunci. Unele progrese din timpul Dinastiei Tang puseseră bazele acestei noi deschideri către comerţul pe mare. Vulnerabilitatea Changanului în faţa invaziilor din stepă fusese dovedită în repetate rînduri şi deficienţele sistemului de transport obligase curtea să se mute la Luoyang în perioadele tensionate, mai cu seamă în anii 690, cînd aproximativ 100.000 de familii – cam jumătate de milion de

oameni – au fost strămutate forţat din Changan[29]. În secolul al VIII-lea, pierderea permanentă a teritoriilor vestice ale imperiului a lăsat vechea capitală expusă atacurilor din partea armatelor din Tibet şi centrul Asiei, iar aceasta a determinat, la rîndul său, un declin al autorităţii şi influenţei clanurilor din nord-vest care formau nucleul conducerii Chinei încă de pe vremea Dinastiei Qin. Asociată cu migrarea generalizată a locuitorilor din nord către văile fluviilor Huai He şi Yangtze, mai puţin expuse invaziilor, strămutarea periodică a capitalei i-a determinat pe chinezi să-şi îndrepte privirile spre sud şi spre mare. Aceste schimbări urmau să aibă implicaţii profunde asupra dezvoltării comerţului maritim al Chinei, de la numărul de corăbii şi porturi pînă la implicarea directă a chinezilor în călătorii peste mări, precum şi asupra partenerilor comerciali ai Chinei din Asia de Sud-Est, din Vietnam pînă în Sumatra, Java şi mai departe.

China şi Asia de Sud-Est

Unul dintre motivele pentru care a crescut numărul de porturi maritime chinezeşti în timpul Dinastiei Song de Nord a fost că, după o mie de ani de ocupaţie mai mult sau mai puţin constantă de către vecinii lor mai puternici, oamenii din Jiaozhi, în nordul Vietnamului, reuşiseră într-un final să-şi obţină independenţa, constituind regatul Dai Viet. Deşi chinezii au permis să se întîmple acest lucru parţial pentru că trebuiau să concentreze resursele statului asupra ameninţărilor mai presante dinspre Asia Interioară şi Manciuria, Jiaozhi devenise la rîndul său o povară. În timpul Dinastiei Sui şi la începuturile Dinastiei Tang, Jiaozhi a fost administrată cu pricepere de autorităţi chineze, deşi erau mereu greu de găsit funcţionari capabili dispuşi să lucreze acolo. O ilustrare notorie a problemelor statului datează din timpul domniei împăratului Taizong din Dinastia Tang, care l-a

numit pe Lu Zushang guvernator general în Jiaozhou, regiune care cuprindea părţi din nordul Vietnamului şi sudul Chinei. „Giao [Jiaozhou] este un întins ţinut de hotar", nota împăratul, „şi este nevoie să avem funcţionari buni care să se îngrijească de el; pînă acum, nici unul dintre guvernatorii generali nu s-a ridicat la înălţimea sarcinii sale. Este în putinţa ta să aduci pacea la hotarul acesta; du-te şi apără-l în numele meu şi nu refuza pentru că este foarte departe". Fără îndoială flatat de această numire, Lu a avut îndrăzneala să refuze funcţia pe motiv că „în ţinutul de la miazăzi bîntuie malaria; dacă mă duc acolo, nu mă voi mai întoarce niciodată"[30], reacţie ce reflecta nu doar simpla grijă pentru sănătatea sa, ci şi teama confucianistă de a fi îngropat departe de căminul strămoşesc. Pentru a-l cruţa pe Lu de aşa o soartă nelinişţitoare, mărinimosul Taizong a pus să i se taie capul.

Ca parte dintr-o serie de schimbări administrative, în 679, Jiaozhi şi provinciile învecinate din nordul Vietnamului au devenit protectorate ale Annamului, însemnînd „sudul pacificat". Cu toate acestea, doar cinci ani mai tîrziu, în Guangzhou, negustorii din Kunlun au ucis un guvernator corupt care „a încercat să-i înşele ca să le ia mărfurile"[31]. O răzbunare din partea Dinastiei Tang, aflată departe, era imposibilă. Confruntat cu o lipsă de oameni care să se ocupe de ameninţările din Asia Interioară, Gaozong a fost forţat să retragă cea mai mare parte a armatelor chineze staţionate acolo. Dar autorităţile care au rămas au învăţat bine lecţia şi în următorii 60 de ani au fost raportate puţine cazuri de corupţie în cel mai activ port internaţional al Chinei. Aproximativ un secol mai tîrziu, nişte inscripţii sanscrite menţionează două raiduri împotriva vecinului de la sud al Annamului, statul Huanwang al populaţiei cham, cum era numit atunci regatul Linyi, în care „nişte oameni cumpliţi, fără milă, cu pielea întunecată, născuţi în alte ţinuturi, a căror hrană era mai groaznică decît leşurile şi care erau răi şi năprasnici, au venit cu nişte corăbii... au luat [lingamul templului hindus] şi au dat foc templului"[32], în apropiere de Panduranga (Phan Rang), la sud de Golful Cam Rahn. Nu se ştie de unde veneau aceşti jefuitori, dar ei

ştiau că Panduranga, Kauthara (Nha Trang) şi Hoi An (în apropiere de actualul Da Nang) erau centrele unui comerţ substanţial. Deşi oamenii din Huanwang aveau acces la cîteva produse autohtone pentru pieţele străine, în special fildeş, corn de rinocer şi lemn aromatic, prosperitatea lor provenea din participarea lor activă la comerţul de coastă şi pe distanţe lungi, precum şi din serviciile pe care le ofereau marinarilor străini.

După revolta negustorilor din timpul rebeliunii lui An Lushan, care a avut loc la mijlocul secolului, străinii cărora li s-au interzis activităţile comerciale în Guangzhou s-au mutat în Annam, centrul comercial preferat al neguţătorilor care navigau între sud-estul Asiei şi China. Pentru a-i contracara succesul, guvernatorul oraşului Guangzhou a cerut în 792 un decret imperial prin care Annamului să i se anuleze dreptul de a primi comercianţi. Această cerere a fost refuzată pe motiv că problema oraşului Guangzhou o reprezentau, ca şi cu un secol înainte, funcţionarii corupţi:

> Negustorii din regatele îndepărtate nu caută decît cîştigul. Dacă sînt trataţi cu dreptate, vor veni; dacă sînt tulburaţi, vor pleca. Înainte, [Guangzhou] era un loc unde se adunau corăbiile negustorilor; acum, deodată ele se duc la Annam. Dacă mult timp li s-au luat pe nedrept bunurile, atunci cei care au plecat în altă parte trebuie înduplecaţi să se întoarcă; aceasta nu este o neînţelegere, ci e vorba despre schimbarea purtării funcţionarilor33.

Mulţumite că locuitorii Annamului vor rămîne supuşi loiali ai imperiului, în anii 780 autorităţile Dinastiei Tang au pus la conducere un lider local pe nume Phung Hung, ceea ce a marcat preluarea controlului de către nord-vietnamezi asupra propriilor afaceri. Cînd chinezii au încercat ulterior să-şi reafirme autoritatea asupra Annamului, o facţiune anti-Tang autohtonă a obţinut sprijinul regatului Nanzhao. Coborînd pe Fluviul Roşu, armatele regatului Nanzhao au obţinut victorii decisive în confruntarea cu chinezii şi aliaţii lor din Annam. Chinezii s-au retras din Annam în Guangdong pentru a aştepta întăriri, care erau aduse cu corăbiile din Fujian. Funcţionarii au rechiziţionat multe dintre nave de la negustori, ale căror încărcături le-au prădat sau le-au distrus ca să facă loc pentru proviziile armatelor,

iar ca să pună paie peste foc, i-au considerat pe proprietarii vaselor răspunzători pentru orice pierderi ca urmare a naufragiilor. Oricît de brutale au fost aceste măsuri, armatele regatului Nanzhao au fost înfrînte în 865 de o armată comandată de Gao Pian[34], care a restabilit controlul nominal asupra Annamului şi s-a dovedit a fi unul dintre cei mai imparţiali chinezi care au ocupat o funcţie acolo.

Respectat chiar şi de vietnamezi, Gao a construit o nouă capitală în apropiere de Hanoi, sediul tradiţional al puterii în regiune, şi a luat şi alte măsuri pentru a restaura prosperitatea Annamului. Şi-a dat silinţa să promoveze siguranţa navigaţiei între capitală şi mare, precum şi în Golful Tonkin, pe care îl considera atît de periculos, încît, pretindea el, „trebuie să lepezi speranţa că o să te întorci viu şi nevătămat, de îndată ce te îmbarci pe o corabie [în această zonă]”[35]. Conform unei stele care enumeră realizările şi dorinţele lui Gao în Annam, acesta a căutat

Să alung suferinţa aducînd merinde;
Bunăstarea vine cu corăbiile.
M-am gîndit cum să înlătur neorînduiala...
Îngustînd marea într-un canal,
Pe unde bărcile să poată trece fără primejdie,
Cu marea cea adîncă întinzîndu-se paşnică,
Pe unde să vină provizii pentru cetatea noastră[36].

În primii 30 de ani după sfîrşitul Dinastiei Tang, Annam a rămas o provincie autonomă sub controlul nominal al unuia sau altuia dintre regatele din timpul interregnului din China secolului al X-lea. Vietnamezii au reuşit în cele din urmă, în 939, să se elibereze de sub dominaţia Chinei, care a durat peste o mie de ani. Unirea sub un singur rege a durat mai multe decenii, dar în acelaşi secol Dinh Bo Linh şi-a învins rivalii prin pricepere militară, diplomaţie şi pură îndrăzneală. (Cînd duşmanii l-au ameninţat că îi vor executa copilul, el a întrebat: „Cum ar putea un mare om să pună în primejdie un lucru măreţ doar din pricina fiului său?”[37].) Negustorii străini au recunoscut stabilitatea realizată în timpul domniei sale şi în 976, conform unei istorii vietnameze, „corăbii ale neguţătorilor de felurite neamuri de

dincolo de mare au sosit cu mărfuri din ţinuturile lor”[38]. Cu toate acestea, în primul secol după obţinerea independenţei, conducătorii regatului Dai Viet şi-au centrat atenţia pe consolidarea autorităţii lor pe cursul mijlociu şi superior al Fluviului Roşu şi s-au ţinut cumva departe de zonele de coastă ale deltei, regiune căreia nici măcar chinezii nu catadicsiseră să-i dea un nume[39]. Se desfăşurau puţine activităţi comerciale între coastă şi cursul superior al Fluviului Roşu, dar abia odată cu reînsufleţirea comerţului maritim al Chinei în timpul Dinastiei Song (1127-1279) portul Van Don din deltă a devenit o destinaţie importantă pentru chinezi, javanezi, malaysieni, khmeri şi alţi comercianţi[40]. Van Don avea acces imediat la Nanzhao şi Yunnan, la Angkorul din Cambodgia (care se afla dincolo de Cordillera Annamită, pe cursul fluviului Mekong), precum şi la comerţul local şi cel pe distanţe mari, de-a lungul coastei Vietnamului, din China pînă la Strîmtoarea Malacca. Deşi Dai Viet purta marca distinctivă a influenţei chineze în materie de guvernare şi cultură, în afară de o scurtă ocupaţie în secolul al XV-lea, Vietnamul nu a mai fost niciodată sub dominaţia Chinei.

Desfăşurarea comerţului maritim

Regatele Dai Viet, Champa, Java şi Srivijaya îşi datorau prosperitatea participării la un comerţ internaţional tot mai dinamic şi mai profitabil care îşi avea centrul în China, unde resursele lor erau la mare căutare. Pentru împăraţii din dinastiile Sui şi Tang, în centrul atenţiei se afla asigurarea integrităţii interne a imperiului, dar expansiunea teritorială a Chinei a crescut numărul de triburi şi state care trimiteau soli încărcaţi cu plante şi animale exotice, textile, sclavi şi artişti. Chiar şi de dincolo de sfera de influenţă directă a imperiului, raritățile tropicale stîrneau simţurile elitei din Regatul Cerului, al cărei apetit pentru tot ce era nou şi misterios îi însufleţea pe negustori

de-a lungul şi de-a latul mărilor musonilor. Împăraţii primeau cu bucurie darurile exotice, în timp ce noi alimente au transformat bucătăria chinezească, destul de fadă, care înainte se reducea mai ales la „peşte şi legume în cea mai mare parte negătite”, cum observa Yijing, comparînd-o cu arta culinară mai extravagantă din India, unde „toate legumele trebuie să fie bine gătite şi mîncate după ce au fost amestecate cu asafoetida, unt limpezit, ulei sau orice altă mirodenie”[41]. Gustul împăratului Tang Xuanzong pentru lucruri exotice din ţinuturi îndepărtate a atras critica unui sfetnic tradiţionalist care l-a povăţuit pe împărat să nu accepte daruri din străinătate: „Majestatea Sa, abia urcată pe tron, ar trebui să se arate lumii cumpătat, fiind o pildă pentru popor, şi nu să se lase pradă slăbiciunii de a-i plăcea nimicurile rare şi ciudate ale veneticilor”[42]. Dar cumpătarea pioasă nu era o caracteristică a Dinastiei Tang şi, neluînd în seamă mustrările sfetnicului său, Xuanzong a primit multe daruri de la soli veniţi din sud, de la o trupă de muzicanţi şi elefanţi din Srivijaya şi Champa pînă la păsări rare din estul Indoneziei.

În afară de animale, transportate odată cu încărcătura principală livrată de corăbiile străine, majoritatea importurilor Chinei erau lemnul exotic, mai ales santal şi oud[43]. Originar din India şi din estul Indoneziei, lemnul de santal ajungea sub formă de produse finite precum sculpturi, casete şi piese de mobilier şi ca materie primă pentru tîmplărie, sculptură şi beţişoare aromate folosite de budişti. Oudul din Champa şi lemnul arborelui de camfor din Sumatra erau preţuite pentru proprietăţile lor medicinale şi arse ca substanţe aromate, iar datorită calităţilor insectifuge ale lemnului de camfor, acesta era un material excelent pentru cufere. Cererea de texte şi obiecte de veneraţie budiste a fost esenţială pentru reînsufleţirea comerţului din sudul Chinei în timpul Dinastiei Tang, dar într-o măsură mai mare decît în vest, laicii şi-au dezvoltat un gust pentru lemnul şi uleiurile aromate, care erau folosite ca parfumuri, odorizante şi afrodiziace, iar comerţul cu lemn exotic a continuat chiar şi după declinul budismului în China. Pentru bogaţi, lemnul adus de peste

mări conferea fără îndoială prestigiu doar prin simplul fapt că era străin, iar lemnul de trandafir din Java şi India era folosit pentru mobilier, inclusiv – graţie convingerii că ar alina durerile de cap – perne din lemn. China nu era doar un consumator, ci exporta o varietate de produse, de la mătăsuri şi obiecte de ceramică pînă la clopote de bronz şi hîrtie. Cu toate acestea, exercita şi o puternică influenţă politică şi economică asupra litoralului asiatic, din Coreea şi Japonia pînă în Srivijaya.

În ultimii ani ai Dinastiei Tang şi în perioada celor Cinci Dinastii, destinderea atitudinii oficialităţilor faţă de proprietatea privată şi comerţ a fost reflectată de atenuarea controlului statului asupra activităţii negustorilor[44]. Creşterea producţiei agricole le-a permis fermierilor să obţină recolte pentru profit, mai ales în teritoriile marginale din Zhejiang, sau să se lase de agricultură pentru a lucra ca meşteşugari sau negustori. Dezvoltarea comerţului a condus şi la experimentele Chinei cu banii de hîrtie. În secolul al VIII-lea, negustorii de ceai s-au confruntat cu perspectiva de a transfera cantităţi tot mai mari de monede de aramă din capitală – unde trebuiau să vîndă ceaiul – înapoi în provinciile lor. În acelaşi timp, administraţiile provinciilor trebuiau să facă tronului daruri în bani. În loc să-şi asume costul şi riscurile implicate de transferarea unei mari cantităţi de monede de aramă din şi spre Changan, negustorii au început să-şi depoziteze banii în registre de la curţi provinciale din capitală care le eliberau o scrisoare de credit numită „bani zburători”[45]. Aceste scrisori puteau fi apoi rambursate în capitala provinciei, în timp ce darul putea fi plătit din fondurile depozitate în registrele de la curtea din Changan. În 812, administraţia centrală a adoptat această practică pentru a facilita plata taxelor în provincii. Sistemul a fost menţinut de autorităţile Dinastiei Song de Nord, iar în secolul al XI-lea aceste tranzacţii au ajuns la trei milioane de sfori de monede anual. Deşi în principiu era un monopol al statului, negustorii utilizau banii zburători şi în comerţul privat şi au început să tipărească o primă formă a bancnotelor numită „mijloc de plată”, în esenţă o cambie

garantată cu un depozit de numerar la o casă de schimb. Statul a făcut la fel şi a început să emită propria bancnotă, dar rezervele neadecvate au dus la inflaţie şi valoarea bancnotelor a scăzut la un sfert.

La un moment dat înainte de 715, curtea Dinastiei Tang a creat primul oficiu pentru nave comerciale – *shibosi* – pentru a supraveghea comerţul din Guangzhou şi a încasa taxele vamale pe bunurile importate[46]. Preotul budist Jianzhen, vizitînd oraşul la mijlocul secolului, a descoperit acolo „flote navale ale brahmanilor, perşilor şi malaysienilor, neînchipuit de multe, toate încărcate cu plante aromatice, leacuri şi lucruri rare şi preţioase, în mormane cît nişte dealuri”[47]. Alte *shibosi* au fost înfiinţate la Hangzhou şi Mingzhou, aproape de gurile fluviului Yangtze. Comerţul de peste mări s-a deschis considerabil în secolul al X-lea pe măsură ce, în timpul interregnului Tang-Song, regatele şi dinastiile de pe coastă îi ademeneau pe negustori către porturile lor pentru a profita de comerţul lor şi a cîştiga respectul conducătorilor străini. Pe măsură ce Dinastia Song îşi consolida puterea, a reinstituit *shibosi*, ai căror funcţionari aveau o varietate de responsabilităţi[48]: să inspecteze corăbiile străine pentru a se asigura că statul licitează primul la toate produsele de import (care puteau fi achiziţionate doar de la prăvăliile aprobate de stat); să încaseze taxe vamale şi impozite; să întîmpine solii; şi să găzduiască victimele naufragiilor sau ale altor nenorociri. Înainte de a pleca în altă ţară, negustorii chinezi trebuiau să ajungă într-un port unde se afla un *shibosi*, care, după ce primea un itinerar, o listă a membrilor echipajului şi un manifest cargo, putea elibera un permis care avea să le asigure intrarea în ţară la întoarcere. Atît străinii, cît şi chinezii erau supuşi unui control strict al exporturilor de cai şi obiecte din fier, printre altele, şi mai ales de aramă, epuizarea resurselor de cupru fiind o preocupare constantă începînd din perioada Dinastiei Tang.

Un asemenea control administrativ nu se întîlnea doar la chinezi, iar comerţul maritim din arhipelagul indonezian şi din Peninsula Coreea şi Japonia nu s-ar fi putut dezvolta fără o

sporire similară a sofisticării practicilor comerciale şi a supravegherii de către stat. Conducătorii valorificau comerţul străin punînd taxe şi impozite pe importuri, a căror încasare impunea crearea unei birocraţii tot mai complexe. Modul în care lucrau funcţionarii şi eficienţa lor variau foarte mult, iar deşi s-au păstrat puţine informaţii despre porturi autorizate, despre nenumăratele locuri de acostare folosite de negustorii locali, contrabandişti şi piraţi care bîntuiau atît apele de coastă, cît şi cele interioare se ştie şi mai puţin. Aşa cum atestă carierele lui Jang Bogo, Wang Geon şi ale altora, negustorii coreeni erau principalii transportatori pe distanţe lungi din nord-estul Asiei în secolul al IX-lea şi dirijau mare parte din comerţul dintre Japonia şi China. Pentru a înlesni acest comerţ, japonezii au numit interpreţi speciali pe Insula Tsushima, dar începînd din secolul al VII-lea tot comerţul exterior trecea prin centrul de pe Insula Kyushu (*Dazaifu*), în Golful Hakata, lîngă actualul Fukuoka[49]. La început, această agenţie era însărcinată cu supravegherea ambasadelor oficiale, dar începînd cu anii 800 a devenit responsabilă cu inspectarea importurilor, deşi nu erau stabilite taxe, şi cu cazarea şi hrănirea negustorilor străini, care erau gratuite. Administraţia din Yamato a menţinut un monopol strict asupra comerţului, hotărînd nu doar ce puteau străinii să viziteze şi pentru cît timp, ci şi reglementînd exporturile şi rezervîndu-şi drepturi de preempţiune asupra tuturor importurilor. Declinul comerţului maritim coreean în a doua parte a secolului al IX-lea a fost parţial responsabil pentru lipsa misiunilor comerciale din Japonia în China între 853 şi 926[50], dar probabil că japonezii au agravat problema limitînd timpul cît puteau rămîne negustorii coreeni la Hakata, de teamă că ar putea fi spioni.

În perioada Dinastiei Tang, majoritatea mărfurilor care ajungeau în portul Guangzhou erau transportate spre capitală şi spre alte pieţe din nord nu pe mare, ci fie pe uscat, fie pe o reţea de fluvii şi canale inaugurată prin construirea Canalului Lingqu în secolul al III-lea î.e.n. Această situaţie s-a schimbat dramatic în timpul Dinastiei Song, cînd porturile din Fujian au trecut prin cea

mai spectaculoasă dezvoltare din China. Situat la gurile fluviului Min Jiang, pe continent, în dreptul Taiwanului de Nord, Fuzhou a înflorit, iar în secolul al IX-lea geograful arab Ibn Khurdadhbih a menţionat că era unul dintre principalele patru porturi vizitate de marinarii musulmani, alături de Jiaozhi în Annam, Guangzhou şi Yangzhou. Înainte de aceasta, sudul Fujianului fusese dincolo de limita aşezărilor chineze, potrivit pentru exilaţi precum eruditul-funcţionar Han Yo, care în 819 a fost surghiunit în sudul Fujianului, o regiune în care:

Vîntul este taifun, peştii sînt crocodili –
Suferinţele şi nenorocirile sînt nenumărate!...
Ceţuri veninoase şi miasme de malarie
Zi şi noapte izbucnesc şi apar[51].

În acelaşi secol, locuitorii din nord care fugeau de prăbuşirea legii şi a ordinii au căutat refugiu în Fujian, iar după ce rebelii lui Huang Chao au jefuit oraşul Guangzhou, comunitatea de expatriaţi de acolo s-a dispersat, unii spre sud, dar mulţi către portul Quanzhou din Fujian, pînă atunci lipsit de importanţă.

La sfîrşitul Dinastiei Tang, Quanzhou era condus de Wang Yenpin, despre care se spunea că, „de fiecare dată cînd au fost trimise corăbiile negustorilor barbari, nu se pierduse niciodată nimic din pricina naufragiilor ori din cauza deficitului comercial. Pentru aceasta, oamenii l-au numit «ministrul care aduce bogăţii»”[52]. Dacă Wang a avut atîta succes (sau era atît de autonom) este discutabil, iar dezvoltarea spectaculoasă a oraşului Quanzhou avea să aştepte pînă ce curtea Dinastiei Song urma să ridice restricţiile impuse comerţului maritim. Dar cînd a făcut asta, la mijlocul secolului al XI-lea, consecinţele au fost spectaculoase, iar un funcţionar al statului putea relata că „portul era înţesat de corăbii străine şi erau munţi de mărfuri”[53]. Parte din atracţia oraşului Quanzhou era că, deşi funcţionarii se implicau în comerţul ilicit, percepeau doar 10% pe dreptul de a face comerţ[54] – o formă de taxă privată ce reprezenta doar două treimi din suma percepută la Guangzhou. Statul a recunoscut în cele din urmă întîietatea de necontestat a portului Quanzhou ca

oficiu de decontare pentru comerţul exterior, iar în 1087 a instituit acolo al patrulea *shibosi* după Guangzhou, Hangzhou şi Mingzhou[55]. Vechiul port Fuzhou din Fujian intrase în declin la începuturile Dinastiei Song, cînd a avut loc un exod al capitalului şi expertizei comerciale spre nord, la Lin-an, şi spre sud, la Quanzhou, şi nu s-a mai bucurat niciodată de aceeaşi recunoaştere.

Toate regatele de coastă care au apărut după prăbuşirea Dinastiei Tang au făcut comerţ cu sudul[56], iar conducătorii din Dinastia Song nu au făcut nici un efort pentru a inversa această tendinţă. Valorificînd priceperea comunităţilor de marinari musulmani din Yangzhou, dezvoltată în urma comerţului cu Guanzhou, Quanzhou sau alte porturi, în secolul al XI-lea chinezii făceau comerţ pe mare pînă în Java[57]. Mulţi dintre aceştia erau hokkieni[58], locuitori ai Fujianului descendenţi ai musulmanilor arabi şi perşi, care aveau legături atît de vaste şi de preţioase, încît negustorii străini din Guangzhou preferau să aibă de-a face cu intermediari hokkieni decît cu chinezi din Guangzhou. Rezultat al unei abordări liberale a comerţului exterior de către Dinastia Song, hokkienii aveau să devină o forţă durabilă în comerţul din sud-estul Asiei.

Vasele din Asia de Est

Autorii din perioada Dinastiei Tang nu dezvăluie prea multe despre designul corăbiilor sau despre construcţiile navale; cele mai vechi ilustrări detaliate ale unor corăbii datează de după Dinastia Tang; iar descoperirile arheologice sînt puţine. Chiar şi aşa, transportul naval de orice fel era esenţial pentru stilul de viaţă chinez, căci, aşa cum nota un observator la începutul prosper al secolului al VIII-lea, „mii şi zeci de mii de corăbii mari duc şi aduc mărfuri de toate felurile. Dacă doar o dată ar rămîne nefolosite, ar ruina zeci de mii de negustori. Dacă aceştia ar fi

ruinaţi, atunci nici alţii nu ar mai avea de cine să depindă pentru a-şi cîştiga pîinea”[59]. Numărul de vase necesare pentru a ţine imperiul pe linia de plutire era uimitor. Cînd s-a încheiat rebeliunea lui An Lushan, printre cele mai urgente necesităţi era reconstruirea flotei devastate care naviga pe canal, iar în acest scop statul a creat cel puţin zece şantiere navale pe malurile fluviului Yangtze[60].

Transportul naval pe apele interioare era în general în mîinile unor familii extinse ale căror viaţă şi mijloace de trai aveau în centru, la propriu şi la figurat, ambarcaţiunile lor, dintre care multe le serveau ca locuri de muncă şi case plutitoare. Autorul unei istorii din secolul al VIII-lea nota că „cei care locuiesc între rîuri şi lacuri spun că «apa nu ţine zece mii», adică vasele mari nu depăşesc 8.000 sau 9.000 de *picul*[3*]” – între 550 şi 650 de tone, fără a pune la socoteală oamenii şi bunurile lor de uz casnic. Totuşi, o femeie căreia i se spunea Mătuşa Yu avea „o barcă mare la bordul căreia oamenii se năşteau, se căsătoreau şi mureau… Era un echipaj de cîteva sute de oameni”. În fiecare an făceau o călătorie dus-întors de-a lungul rîului Gan şi al fluviilor Yangtze şi Huai He, în actualele provincii Jiangxi şi Anhui, fără ieşire la mare, „cîştigînd foarte mult. Asta nu însemna decît că apa «ţine zece mii»”[61]. Nu se cunoaşte numărul oamenilor care locuiau pe bărci în timpul Dinastiei Tang, dar în secolul al X-lea, în Quanzhou trăiau „oameni pe bărci plutitoare”[62] ce îşi cîştigau existenţa din pescuit şi comerţ, pe cînd în alte zone interioare pînă la jumătate din populaţie îşi ducea existenţa pe ape. Practica de a locui în case plutitoare nu a dispărut, iar deşi astăzi sînt mult mai puţini, la mijlocul secolului XX, „într-un fel sau altul”[63], aproximativ 40 de milioane de chinezi trăiau pe apă.

Ca şi în Antichitate, velele erau folosite pe căile navigabile interioare, dar modalitatea principală de propulsie a rămas vîslitul cu rame sau *yuloh*, în timp ce navigarea împotriva curenţilor mai puternici sau pe canale înguste necesita remorcare. Călugărul Ennin descrie cum, atunci cînd a călătorit de pe coastă pînă la Yangzhou pe canal, „doi bivoli de apă erau

legaţi la mai mult de 40 de bărci, legate cîte două sau cîte trei şi cu celelalte legate în şir cu cabluri de acostare". În această formaţie, solia japoneză a parcurs cam 30 de kilometri pe zi. Canalul era aglomerat tot timpul, iar scriind despre o etapă nocturnă, Ennin descrie cu uimire că „bărcile de la administraţia sării încărcate cu sare, cu trei sau patru ori patru sau cinci bărci legate laolaltă, treceau una după alta, fără răgaz, pe zeci de *li*"[64], drumul lor fiind luminat de torţe arzînd. (Un *li* înseamnă aproximativ jumătate de kilometru.) Pe porţiunile cu ape mai calme ale canalului sau rîului, echipajul unei bărci îşi trăgea ambarcaţiunea, dar pentru asta erau tocmiţi oameni care cunoşteau bine locul pe porţiunile mai înşelătoare, precum cele Trei Defileuri de pe Yangtze şi Vîltoarea Sanmen de pe Fluviul Galben[65].

Cel mai important progres în tehnica de construcţie din această perioadă din întreaga Chină a fost introducerea pieselor de fixare din fier (cuie şi cleme) nu mai tîrziu de secolul al VIII-lea[66]. Cu toate acestea, pe coasta Chinei, gura fluviului Yangtze era linia de demarcaţie efectivă dintre apele de mică adîncime ale corăbiilor fără chilă, cu pescaj mic şi cu fundul plat numite „corăbii de nisip"[67] (*shachuan*), din nord, despre care se crede că datează din timpul Dinastiei Tang, şi *fuchuan*, cu coca adîncă, în formă de V, construită pentru navigarea pe ape adînci, de-a lungul coastei de sud dintre Fujian şi Guangzhou, o zonă cu golfuri înconjurate de stînci. În mod obişnuit, ambarcaţiunile nu aveau cabine[68], pasagerilor şi bagajelor lor fiindu-le alocat un spaţiu pe punte; aveau companii de arcaşi pentru a le proteja de piraţi; şi de obicei remorcau o barcă mai mică de tip avizo. Şi mai puţin se ştie despre corăbiile din Coreea şi Japonia, deşi există tendinţa de a vedea ecouri ale tradiţiei chineze în ambarcaţiunile din regatele Coreei şi Japoniei.

Izvoare chineze dezvăluie mai multe detalii despre corăbiile din sud-estul Asiei, care, conform unei surse din secolul al VIII-lea, erau numite *kunlun bo*: „Din scoarţa aţoasă a cocotierului, fac sfori cu care leagă părţile corabiei între ele... Nu se folosesc cuie şi cleme, de teamă că fierul, încălzindu-se, ar stîrni un foc.

[Corăbiile] sînt construite îmbinînd mai multe straturi de scînduri puse pe muchie, căci acestea sînt subţiri şi se temn să nu se rupă”[69]. Această explicaţie a faptului că constructorii de nave nu foloseau fierul seamănă cu aceea din *Yuktikalpataru* privind motivul pentru care nici constructorii de nave indieni nu foloseau fierul. Şi totuşi, marinarii din Asia de Sud-Est frecventau porturile chinezeşti în această perioadă – aşa aflase şi autorul despre corăbiile lor – şi ştiau că fierul era folosit pentru a îmbina cocile corăbiilor chinezilor fără ca aceştia să se teamă că vor lua foc. Cum navele comerciale chinezeşti au început să navigheze pe mări din secolul al X-lea, pînă şi marangozii sedentari din sud-estul Asiei trebuie să fi văzut cu ochii lor cum erau construite acestea. Totuşi, nu există nici o dovadă că se foloseau îmbinări cu fier la corăbiile din Asia de Sud-Est înainte de secolul al XVI-lea. În schimb, acestea erau fixate cu o combinaţie de chingi şi dibluri inserate în găuri făcute în muchiile scîndurilor[70], metodă de tîmplărie ce permitea construirea unor corăbii mult mai mari decît cele în care au ajuns portughezii pentru prima dată în Asia de Sud-Est, la începutul anilor 1500. Bordajul cusut era obişnuit în toată Asia de Sud-Est, pînă în Insula Hainan şi provincia Guangdong din sudul Chinei[71]. Deşi regiunea celor O Sută de Yue era guvernată de la nord încă de la începutul erei noastre, locuitorii săi aveau afinităţi culturale mult mai pronunţate cu vecinii lor sud-est-asiatici din nordul Vietnamului decît cu suzeranii lor din Dinastia Han. Putem discerne eventual o influenţă din nord în straturile multiple de scînduri din *kunlun bo* în secolul al VIII-lea, dar 400 de ani mai tîrziu corăbiile din sudul Chinei care navigau pe mare erau construite tot cu bordaj cusut, tehnici familiare în restul Asiei de Sud-Est.

În această perioadă au fost adoptate şi velele aurice pe corăbiile chinezeşti. Toate tradiţiile din domeniul navigaţiei par să fi început cu o velă pătrată de la care au derivat o varietate de configuraţii aurice. În Asia de Sud-Est, „velele aurice de forme nespecificate prinse pe două sau mai multe catarge”[72] se foloseau în secolul al III-lea e.n., iar corăbiile din secolul al VIII-lea cu

pînze înclinate, cvadrilaterale din Borobudur au în mod clar greement auric. Presupunînd că tradiţia maritimă din sud-estul şi cea din estul Asiei aveau elemente comune, prima a fost sursa velei chinezeşti la treime, o velă cu patru laturi rigidizată cu vergele şi învergată pe un ghiu şi o vergă care se întindeau în faţa catargului. Cea mai veche reprezentare a unei asemenea vele chinezeşti la treime pe o corabie maritimă este pe o friză din secolul al XII-lea din templul Bayon, în Angkor Thom, Cambodgia.

Războiul naval

Dat fiind numărul de rivali care urmăreau să deţină controlul asupra comerţului maritim, riscul unui război naval era foarte mare. Cu toate acestea, menţiunile scrise sînt puţine, scurte şi, în afară de bătălia de pe fluviul Geum dintre flota chineză şi cea japoneză, fac referiri aproape exclusiv la operaţiuni amfibii. Distanţele lungi nu reprezentau un obstacol pentru combatanţii îndîrjiţi. Corsarii din Srivijaya au navigat 1.200 de mile, traversînd Marea Chinei de Sud pentru a ataca Kauthara, şi chiar şi campaniile chinezeşti împotriva regatelor coreene – cîte una la zece ani din 644 pînă în 663 – au presupus parcurgerea a cel puţin 300 de mile pe Marea Galbenă. Izvoarele nu oferă prea multe indicii privind dimensiunea sau velatura corăbiilor implicate în vreuna dintre aceste expediţii, dar toate referirile sugerează că luptele şi transportul se realizeau cu vase relativ mici.

Cînd Huanwangul a ameninţat Annamul, în secolul al X-lea, guvernatorul chinez a construit o flotă de 35 de nave rapide transportînd fiecare doar cîte 50 de oameni[73] – 23 de vîslaşi, 25 de războinici şi doi arbaletrieri. Este posibil ca regatul Han de Sud să fi folosit ambarcaţiuni asemănătoare atunci cînd a invadat Annamul, în anii 930. Pentru a evita riscul unei înfruntări pe mare, annamezii au înfipt nişte ţăruşi masivi cu vîrfuri de fier pe un braţ nordic al Fluviului Roşu, astfel încît vîrfurile ascuţite să

fie acoperite la flux. Cînd vasele regatului Han de Sud au pătruns în estuar, vietnamezii, aflaţi la bordul unor ambarcaţiuni mai mici, i-au hărţuit pe invadatori într-un atac simulat, iar cînd s-au retras în amonte, invadatorii i-au urmărit. Cînd nivelul apei a scăzut, corăbiile lor s-au înţepenit în ţăruşi şi aproape jumătate din soldaţi au fost măcelăriţi într-o bătălie care s-a dovedit a fi un moment crucial în istoria vietnameză.

Unele remarci răzleţe din analele chineze sugerează că nici vasele folosite în campaniile din Coreea nu erau deosebit de mari. Prima campanie a implicat 900 de corăbii şi 40.000 de soldaţi, în medie 44 de oameni pe fiecare vas. Chiar dacă unele dintre aceste vase erau destinate exclusiv transportului de cereale şi alte provizii, probabil corăbiile cele mai mari nu aveau un efectiv mai numeros de două sute de oameni, cu tot cu echipaj. Pe fluviul Geum, în 663, japonezii au pierdut 400 de corăbii în faţa flotei chinezeşti de numai 170 de vase. Nu se ştie dacă această victorie poate fi atribuită unei diferenţe de dimensiune între corăbii sau unui avantaj tactic al chinezilor în apele interioare. Potrivit cronicii japoneze, „navele de război japoneze care au ajuns primele au intrat în luptă împotriva flotei Dinastiei Tang, dar nu aveau nici un avantaj, aşa că s-au retras. Marele Tang a rămas în poziţie de luptă”[74]. Avînd în vedere această prudenţă în deciziile privind momentul şi modul în care să-şi desfăşoare forţele, comandanţii celor două tabere aveau probabil o oarecare experienţă în luptele navale, dar nu se ştie cum se desfăşurau aceste bătălii.

Deoarece civilizaţia avansată a Chinei era un model cultural pentru întreaga Asie de Nord-Est, Marea Galbenă figurează la loc de cinste în scrierile despre comerţ şi război încă din cele mai vechi timpuri. Marea Japoniei (în coreeană, Tonghae sau Marea de Est) a jucat un rol mai puţin evident în relaţiile dintre coasta de est a Coreei, subdezvoltată, vestul Japoniei şi teritoriul jurchenilor. În afară de cele aflate pe cele două ţărmuri ale Strîmtorii Coreei, principalele porturi din Coreea şi Japonia erau orientate spre sud şi nu existau porturi importante pe coasta

estică a Peninsulei Coreea sau pe partea vestică a Insulei Honshu. Cu toate acestea, chiar şi teritoriul jurchen care se învecina cu Coreea la nord-vest şi actualul Vladivostok aveau experienţă în domeniul navigaţiei maritime, iar în 1019, 50 de nave ale jurchenilor au făcut raiduri de-a lungul coastei estice a Coreei, în insulele Ise şi Tsushima şi portul din Golful Hakata, pe Kyushu[75]. Însă jurchenii nu au exploatat niciodată la maximum această capacitate maritimă şi în expansiunea lor către sud s-au concentrat întotdeauna asupra rutelor terestre către nordul Chinei.

Deschiderea Chinei către comerţul maritim în perioada Dinastiei Song de Nord s-a datorat unei combinaţii de ghinion şi oportunitate. Prăbuşirea frontierei de vest i-a forţat pe împărat şi pe mulţi dintre supuşii lui să se mute mai spre est, mai aproape de sistemul elaborat de canale ale imperiului şi de porturile maritime pe activitatea cărora vistieria s-a bazat din ce în ce mai mult pentru a obţine venituri. În ciuda tuturor acestor vicisitudini, economia Chinei a continuat totuşi să crească. Importuri considerate cîndva exotice şi rare au ajuns să fie privite ca articole de uz curent, în timp ce obiectele de ceramică produse în masă şi alte bunuri alimentau o piaţă de export în continuă creştere pretutindeni în mările musonilor. În timp ce comerţul maritm al Chinei se extindea, cel al regatelor coreene era în declin, deschizîndu-le negustorilor chinezi calea pentru a domina traficul în Asia de Nord-Est. Deschiderea Chinei către comerţ a avut consecinţe profunde asupra statelor din sud-estul Asiei, nu doar asupra Vietnamului vecin, care şi-a obţinut independenţa faţă de China, ci şi asupra unor ţinuturi mai sudice. Din Champa pînă în Srivijaya şi Java, state noi, din ce în ce mai centralizate şi-au dezvoltat propriile instituţii pentru a valorifica şi a menţine comerţul. În secolele următoare, prosperitatea lor avea să atragă atenţia nu doar a partenerilor lor comerciali tradiţionali din China şi Oceanul Indian, ci şi a unora din lumea mediteraneană a Apusului.

1* Dinastia Song este împărţită în mod tradiţional în Dinastia Song de Nord (960-1127)

şi, după invazia jurchenilor, Dinastia Song de Sud (1127-1279).

2* Abu Zayd pretinde că numărul victimelor era cunoscut graţie înclinaţiei chinezilor de a ţine evidenţa.

3* Un *picul* era o unitate de măsură a greutăţii echivalentă cu cît poate căra un om, cam 60 de kilograme.

Capitolul 12

Mediterana şi Europa în epoca medievală

Întemeierea Califatului Fatimid în Egipt în secolul al X-lea a marcat începutul unei realinieri majore a comerţului mediteranean şi european. Marea Roşie a devenit destinaţia preferată pentru comerţul pe Oceanul Indian, avînd efecte secundare în întregul Levant. Cu toate acestea, ascensiunea singurului stat musulman important cu rădăcini maritime a dus şi la un declin al influenţei musulmanilor în Marea Mediterană centrală. Fatimizii posedau o experienţă navală vastă, dar şi-au instalat noua capitală pe Nil, la Cairo, iar realităţile politice le-au dirijat energiile spre ameninţările venite din Asia de Sud-Vest, astfel încît pînă la începutul cruciadelor, la sfîrşitul secolului al XI-lea, îşi pierduseră influenţa în Mediterana. De asemenea, segregaţionismul politic şi religios a împiedicat emiratele din nordul Africii să opună o rezistenţă eficientă puterii comerciale şi militare incipiente dezvoltate de Genova, Pisa, Amalfi şi Veneţia. Oraşele-state italiene nu prea prezentau un front unit, dar o serie de schimbări religioase, politice, economice şi comerciale în Europa Latină (Catolică) au facilitat preluarea de către acestea a controlului asupra rutelor comerciale şi a teritoriilor dominate de musulmani.

Bogăţia Imperiului Bizantin, a califatelor şi a porturilor

levantine a continuat să atragă negustori şi conducători apuseni, dar expansiunea comerţului pe direcţia est-vest prin Mediterana a fost benefică mai ales pentru negustori din vestul şi nord-vestul Europei şi a contribuit de fapt la instituirea unor regimuri comerciale cu totul distincte şi dinamice în Marea Baltică şi în Marea Nordului. Şi, pe măsură ce creşteau volumul şi valoarea comerţului între sud şi nord, creşteau şi stimulentele pentru controlarea rutelor maritime din Atlantic care legau Marea Mediterană de Europa de Nord-Vest. Contopirea ulterioară a abordărilor nord-europene şi sud-europene faţă de construcţiile navale şi navigaţie a dus la dezvoltarea multora dintre instrumentele care aveau să fie folosite de marinarii europeni pentru a lumina căile întunecate ale mării şi a descoperi lumi noi.

Marea Mediterană

Ascensiunea oraşelor-porturi italiene şi a clasei comercianţilor la o poziţie privilegiată şi de autoritate marchează primele etape ale revoluţiei comerciale din Europa medievală. În nici o altă societate mediteraneană ulterioară Feniciei şi Cartaginei comercianţii nu s-au bucurat de atîta respect sau influenţă ca în marile emporii Veneţia la Marea Adriatică, Genova la Marea Ligurică şi Pisa şi Amalfi la Marea Tireniană. Deşi puţini la număr, veneţienii şi genovezii şi-au extins influenţa comercială în toată Mediterana, pînă la Marea Neagră, şi, mai cu seamă, în nordul Europei, unde au ajuns pentru prima dată pe rute din Alpi către tîrgurile din Champagne şi centrele comerţului german, iar după secolul al XIII-lea pe mare, prin Strîmtoarea Gibraltar, către Flandra şi Anglia.

Situate în mijlocul unei vaste lagune ce se întinde pe o suprafaţă de aproximativ 50 de kilometri, de la estuarul Padului la sud pînă la gurile rîului Piave la nord şi cu o lăţime medie de aproximativ 11 kilometri între *lidi* şi uscat, insulele Veneţiei

adăposteau o populaţie amfibiană formînd pe fiecare insulă cîte o parohie dominată de obicei de o biserică dînd spre un chei sau un şantier naval[1]. Veneţienii depindeau de grîul cumpărat din ţinuturile continentale ale Italiei, de vreme ce ei nu puteau cultiva aşa ceva, iar vase veneţiene urcau zilnic în amonte pe Pad mai mult de 300 de kilometri, spre Pavia – capitala regatului italian – şi Milano, încă din secolul al VI-lea. În comerţul fluvial şi-au perfecţionat veneţienii calităţile comerciale, războinice şi diplomatice care le-au fost de folos în expansiunea lor în Marea Adriatică şi în estul Mediteranei[2]. În secolul al X-lea, raidurile Aghlabizilor au transformat Adriatica într-o mare anarhică, dar veneţienii au devenit din ce în ce mai încrezători şi agresivi. În anul 1000, Pietro al II-lea Orseolo i-a învins pe piraţii dalmaţi într-o serie de bătălii care au consacrat întîietatea Veneţiei în nordul Adriaticii. Din punct de vedere diplomatic, Orseolo şi-a asigurat atît sprijinul bizantinilor, cît şi a ceea ce va fi cunoscut drept Sfîntul Imperiu Roman prin aranjarea unor căsătorii între veneţieni şi familiile conducătoare ale celor două imperii. În secolele următoare, s-a considerat că Serenissima Repubblica a început cu domnia lui Orseolo, iar aniversarea plecării sale în campania împotriva dalmaţilor era sărbătorită în cadrul unei ceremonii tot mai elaborate prin care Veneţia era unită spiritual cu Marea Adriatică. Această *sposalizio* („căsătorie”) avea loc în fiecare an de Înălţare, cînd dogele, servitorii săi, unii membri ai clerului şi ambasadori la Veneţia ieşeau în larg pe splendida galeră a statului, *Bucintoro*. Declarînd: „Ne unim cu tine, Adriatica, drept simbol al stăpînirii noastre îndreptăţite şi veşnice”[3], dogele arunca în mare un inel de aur binecuvîntat de patriarhul din Grado. Prin acest gest, Veneţia îşi proclama supremaţia asupra mării şi îşi afirma această relaţie exclusivă împotriva altor potenţiali pretendenţi.

Puterea navală în oraşele maritime italiene a evoluat într-un mod complet diferit decît în Imperiul Bizantin şi în califate. Neavînd un teritoriu vast, flota Veneţiei era concentrată într-un singur loc, iar cînd oraşul a dobîndit colonii, acestea se aflau de-a

lungul unor rute navale deja bine cunoscute de veneţieni; astfel, exercitarea puterii navale a evoluat organic din priorităţile negustorilor. Şi organizarea forţelor navale veneţiene reflecta bazele comerciale ale oraşului. De obicei, negustorii navigau în ambarcaţiuni înarmate – diferenţa dintre ambarcaţiunile „înarmate" şi cele „neînarmate" fiind de obicei determinată de mărimea echipajului –, iar reglementările care specificau tipul şi cantitatea de arme pe care le aveau asupra lor atît echipajul, cît şi comercianţii nu făceau decît să sistematizeze o practică îndelungată. Corăbiile destinate călătoriilor lungi navigau de obicei împreună[4], pentru siguranţă, dar în 1308 Signoria a cerut ca vasele cu destinaţia Cipru şi Armenia ciliciană sau portul Tana de la Marea Neagră să navigheze în convoi.

În Veneţia, majoritatea vaselor erau construite şi deţinute de proprietari particulari, deşi statul a dat reglementări privind mărimea şi velatura acestora pentru ca, în caz de război, să aibă acces la tipurile de vase de care avea nevoie. Constructorii navali erau la început concentraţi în zona Rialto, dar în secolul al XII-lea se mutaseră în zona Arsenalului, care combina funcţiile de şantier naval al statului, prăvălie cu mărunţişuri şi depozit de arme. În timp de război, statul cumpăra sau închiria vase de la proprietari privaţi, iar dacă era nevoie de mai multe corăbii, acestea puteau fi comandate la şantiere private sau unii constructori de nave puteau fi trimişi la Arsenal. În anii 1200, Veneţia a avut capacitatea de a furniza pentru a patra cruciadă în jur de 300 de corăbii[5], incluzînd vase pentru transportat cai, vase cu pupa rotunjită şi 50 de galere. Un secol mai tîrziu, Dante s-a bazat pe amintirile sale despre şantierul naval al statului pentru a descrie al optulea cerc al infernului, unde:

într-al Veneţiei arsenal precum
fierbînd vezi iarna smoala cea tenace
spre-a unge luntrii ce-au crăpat pe drum
şi nu mai pot pluti, aşa că-şi face
ici unul vasul nou şi-nfundă stupă
prin coaste celui mai puţin dibace
şi-aici la pră dreg, dincoa' la pupă

cioplesc lopeţi şi funii-şi fac, şi sparte
vintrele de catarg cîrpind le-astupă[6].

Anticipînd urgenţele din timpul unui război, statul a cerut ca toţi bărbaţii întregi la trup cu vîrste între 20 şi 60 de ani să fie înregistraţi la parohia de care aparţineau[7]. Toţi enoriaşii acceptabili erau împărţiţi în grupuri de 12, dintre care unul, ales prin tragere la sorţi, era îmbarcat pe o navă, pe cînd ceilalţi contribuiau cu o liră pe lună la întreţinerea lui. (În circumstanţe extraordinare, numărul recruţilor era mult mai mare.) Statul asigura cinci lire pe lună pentru fiecare marinar, care putea fi scutit dacă plătea statului şase lire pentru un înlocuitor.

Cam în aceeaşi perioadă în care Veneţia îşi afirma controlul asupra Adriaticii şi cu jumătate de secol înainte de invadarea Angliei de către William Cuceritorul, au început să apară cavaleri normanzi în Italia, unde intrau în serviciul unuia sau altuia dintre nobilii creştini rivali. Cel mai notoriu dintre aceşti mercenari a fost Robert Hauteville, poreclit Guiscard („Cel Descurcăreţ”). În 1059, papa l-a învestit duce de Apulia, Calabria şi Sicilia, cu condiţia să smulgă aceste teritorii de sub controlul bizantinilor şi al Kalbizilor. Doi ani mai tîrziu, împreună cu fratele său Roger, a învins o armată bizantină trimisă să pună în aplicare pretenţiile Constantinopolului asupra Apuliei şi Calabriei. Capitularea portului Reggio le-a deschis fraţilor Hauteville calea către Sicilia. În 1060, normanzii au debarcat fără a întîmpina rezistenţă şi s-au aliat cu unul dintre emirii rivali. Palermo a fost ocupat în 1072, urmat la scurt timp şi de restul Siciliei, încheindu-se astfel cei 250 de ani de stăpînire musulmană a insulei. Cu un an înainte de a ocupa Palermo, Guiscard a cucerit portul Bari de la Marea Adriatică, ultimul bastion bizantin în Italia. Un deceniu mai tîrziu, a traversat Adriatica spre Dyrrachium (Durazzo, Albania) cu aproximativ 150 de corăbii, avînd intenţia de a înainta spre Constantinopol, dar şi-a amînat planul cînd papa i-a cerut ajutorul împotriva Sfîntului Imperiu Roman. Bizantinii şi-au recuperat pierderile cu ajutorul veneţienilor, iar în 1085 Guiscard a traversat pentru a doua oară

Adriatica[8], însă moartea lui subită a eliminat ameninţarea normandă la adresa Bizanţului şi împăratul Alexios I a putut să-şi îndrepte atenţia spre ameninţarea reprezentată de turcii selgiucizi.

Deşi controlul normanzilor asupra Strîmtorii Otranto reprezenta o ameninţare directă la adresa intereselor veneţienilor, Alexios a putut obţine sprijinul acestora din urmă doar „cu făgăduieli şi mită”[9]. Prezentate în crisobulul (decretul imperial) din 1082[10], acestea includeau recunoaşterea dogelui veneţian şi a succesorilor săi ca stăpîni ai Veneţiei, Dalmaţiei şi Croaţiei şi acordarea unor avantaje comerciale suplimentare în principalele porturi ale imperiului dinspre răsărit, tocmai pînă în Antiohia. Aceasta a fost prima concesie majoră făcută de bizantini Veneţiei în calitate de transportator comercial şi un pas semnificativ în evoluţia veneţienilor de la statutul de furnizori regionali de sare, peşte şi cereale la statutul de mare putere mediteraneană. Alexios a fost criticat pentru că ar fi vîndut imperiul, dar anii îndelungaţi de război îi obligaseră pe bizantini să recurgă la măsuri extreme, iar obiectivul său imediat a fost să stăvilească spirala descendentă a economiei. În această direcţie se pare că a avut succes.

Pe lîngă deschiderea porturilor bizantine pentru comercianţii veneţieni, crisobulul din 1082 le rezerva acestora un cartier în Constantinopol,

> de la vechiul chei al evreilor pînă la Vigla, împreună cu ancorajele dintre cele două, fără a mai pomeni de dăruirea multor case atît în cetatea de scaun, cît şi în oraşul Dyrrachium şi oriunde au mai cerut veneţienii. Dar răsplata cea mai de seamă era piaţa liberă pe care [Alexios] le-a îngăduit-o în toate provinciile aflate sub stăpînire romană [bizantină], aşa că erau liberi să facă negoţ după bunul-plac; nu li se cerea să plătească nici un obol ca vamă sau vreo altă dare către vistierie. Nu se supuneau stăpînirii romane[11].

Deşi aceste prevederi privind zona de liber schimb le ofereau veneţienilor un avantaj de necontestat în comerţul din estul Mediteranei, ei nu erau în stare să acopere tot negoţul imperiului. Negustori din Genova şi Pisa stabiliţi la Constantinopol au organizat un ritm activ, chiar dacă erau obligaţi să plătească

tarife cuprinse între 4 şi 10%[12].

La mai puţin de 400 de kilometri vest de Veneţia, Genova este situată la Marea Ligurică[13], acolo unde coasta se îndreaptă către vest, spre Franţa şi Peninsula Iberică. Năpăstuiţii genovezi erau prinşi între mare şi pantele abrupte ale Apeninilor. Nu aveau prea multe şanse de a se ocupa cu agricultura, mineritul sau exploatarea forestieră, iar accesul către interiorul ţării era limitat. Către mare, Genova era orientată spre o platformă continentală îngustă unde era puţin peşte. Succesul pe care l-au avut genovezii pe mare provenea din abilitatea lor de a exploata ceea ce este, probabil, cel mai bun port natural dintre Barcelona şi La Spezia. Faptul că este cel mai nordic port din vestul Mediteranei le-a oferit o poziţie favorabilă pentru comerţul cu centrul şi nordul Europei pe valea Padului şi prin trecătorile din Alpi. (Pavia se află la 115 kilometri nord de Genova, cu căi de acces mai ales montane, iar Milano este pe malul celălalt al Padului, la 35 de kilometri dincolo de Pavia.) La aproximativ 75 de mile în josul coastei, la gura fluviului Arno, Pisa avea un acces mai bun la pieţele şi manufacturile Florenţei, dar în acelaşi timp era mai uşor implicată în politica Toscanei şi a Italiei continentale.

Concurenţa dintre negustorii genovezi şi cei pisani era acerbă în comerţul în creştere din vestul Mediteranei, dar, deşi în cea mai mare parte a secolului al XI-lea s-au războit între ei, şi-au unit forţele pentru a-l goni pe emirul musulman din Sardinia în 1015 şi, mai cu seamă, pentru a ataca Mahdia. Cînd a izbucnit un conflict între Zirizi şi Fatimizi, la mijlocul secolului, Ifriqiya a intrat într-o perioadă de război continuu care a perturbat grav comerţul Mahdiei, preluat, printre alţii, de negustori din Genova şi Pisa. În schimbul aurului african, italienii ofereau sclavi, blănuri şi cositor, precum şi lemn şi cereale atunci cînd acestea erau insuficiente[14]. Foloseau aurul, la rîndul lor, pentru a cumpăra mătăsuri, mirodenii, ierburi medicinale şi alte articole de lux de pe pieţele bizantine şi musulmane din est. Profitînd de slăbiciunea Zirizilor, în 1087 Pisa şi Genova şi-au unit forţele

pentru a ataca Mahdia. Cea mai substanţială relatare a demersului este oferită de un cîntec celebrînd victoria Pisei care nu include prea multe detalii ale luptei propriu-zise, dar ale cărui nuanţe religioase anticipează natura mai explicit pioasă a primei cruciade[15]. Aşa cum veneţienii nu au putut profita din plin de privilegiile oferite de crisobulul din 1082, şi rezultatul campaniei împotriva Mahdiei s-a dovedit a fi neconcludent, deoarece nici Pisa, nici Genova nu aveau mijloacele necesare pentru a pune stăpînire pe teritoriu.

Cruciadele

La un deceniu după campania împotriva Mahdiei, Alexios i-a somat pe conducătorii creştini din Occident să îi ofere ajutor militar împotriva Selgiucizilor. Un apel anterior nu dăduse nici un rezultat, dar în 1095 el a trimis un emisar la papa Urban al II-lea, al cărui răspuns a fost să propovăduiască prima cruciadă. Cruciadele erau războaie sfinte aprobate de papă şi purtate de indivizi pentru „mîntuirea sufletelor lor şi eliberarea bisericii”[16] din Ierusalim, cărora papa le-a promis să îi „despovăreze... de toate penitenţele pentru păcatele lor, mărturisite în întregime şi din toată inima”. Admiţînd că unii s-ar putea pune în slujba Crucii din alte motive, Urban a specificat că iertarea li se acorda doar celor care luptau „numai din credinţă, şi nu pentru a cîştiga onoare sau bani”. Pentru majoritatea cruciaţior, perspectiva unui cîştig mai mult decît spiritual era departe de ei: cei mai mulţi probabil s-au alăturat cauzei din motive religioase sau cel puţin „în numele Domnului şi al cîştigului”[17]. Dacă aceste cruciade nu au fost purtate pentru cîştiguri materiale, navele comerciale aveau să se dovedească a fi ancora de salvare a statelor cruciate, spre marele profit al Veneţiei, Genovei şi Pisei. Armatele primei cruciade s-au reunit la Constantinopol în 1097, înainte de a traversa Anatolia spre sud-vest. Un contingent a traversat cursul

superior al Eufratului pentru a cuceri Edessa (Urfa, Turcia), în timp ce restul armatei a ocupat Ierusalimul şi – datorită sosirii oportune a 12 galere genoveze în portul Sfîntul Simeon (anticul al-Mina) – Antiohia. Genovezii se puseseră în slujba Crucii şi veniseră în calitate de cruciaţi, dar pentru serviciile lor au fost răsplătiţi cu privilegii comerciale în port, ca şi cei din Pisa, care i-au urmat în 1099. Deşi au fost ultimii care s-au alăturat, pînă în 1100 veneţienii aveau o flotă de vreo 200 de corăbii în drum spre Levant, iar pe termen lung au profitat mai mult de pe urma statelor cruciate decît rivalii lor maritimi.

Relativa uşurinţă cu care italienii au reuşit să îi aprovizioneze pe cruciaţi se datora în parte declinului de un secol al puterii navale a musulmanilor în Mediterana. Pînă în secolul al XI-lea, flota Fatimizilor număra teoretic între 75 şi 90 de galere[18], cinci dintre acestea pentru Marea Roşie. Mai mult de jumătate erau staţionate în Cairo şi în porturi din Delta Nilului, în timp ce vreo 25 erau distribuite între Ascalon, Acra, Sidon şi Tir. Administrarea flotei era supervizată de emirul mării (*emir al-bahr*, titlu care a intrat în limbile europene ca *amiral*) şi exista o forţă distinctă de aproximativ 500 de marinari şi soldaţi din infanteria marină. Pe lîngă faptul că erau prea disparate, forţele Fatimizilor erau defavorizate şi de geografia maritimă a estului Mediteranei, unde sursele de apă de băut erau puţine, mai ales de cînd porturile levantine căzuseră în mîinile cruciaţilor, şi nici locul, nici momentul sosirii flotelor creştine nu puteau fi anticipate. Pierderea Ciprului şi a Cretei în faţa Bizanţului în anii 960 a demonstrat că forţele navale egiptene trebuiau să lupte defensiv.

Fatimizii au avut de suferit şi din pricina faptului că aveau singura flotă permanentă din estul Mediteranei. Statele cruciate nu aveau nici corăbii, nici echipaje, însă un flux continuu de transporturi sub paza armelor a adus negustori, pelerini şi cruciaţi în Ţara Sfîntă vreme de două secole. Arareori flotele se sincronizau, aşa că Fatimizii aveau de înfruntat nu o flotă unitară pe care să o poată distruge complet într-o singură campanie, ci un caleidoscop de flote nu doar din Veneţia, Genova şi Pisa, ci şi din

Imperiul Bizantin, Spania, Franţa, Sicilia şi chiar din Anglia şi Scandinavia. Avînd în vedere aceste dezavantaje geografice, strategice şi logistice, este remarcabil faptul că flota fatimidă a rămas cît de cît eficientă atît de mult timp.

Ca pentru a accentua importanţa puterii maritime pentru statele cruciate, prima care a căzut în faţa unui Islam renăscut a fost comitatul Edessa, fără ieşire la mare, a cărui pierdere a determinat a doua cruciadă (1147-1149). Aceasta nu s-a limitat la Ţara Sfîntă, ci a inclus şi campanii în Peninsula Iberică şi împotriva păgînilor wenzi, slavi care trăiau în nordul Germaniei actuale. Cruciada din est a fost un eşec, iar campania din zona baltică nu s-a desfăşurat nici ea cu mult mai bine, deşi a iniţiat o expanisune spre est care a durat un secol. Dar presiunea exercitată asupra teritoriului al-Ándalus era considerabilă. În perioada de expansiune maximă, Califatul Omeiad din Córdoba se întindea spre nord pînă la munţii din Asturii şi León şi aici s-a modelat Reconquista iberică în timpul domniei lui Alfons al VI-lea[19], regele Leónului şi Castiliei şi autoproclamat împărat al întregii Spanii. Califatul îşi pierduse monopolul asupra puterii în al-Ándalus la începutul secolului al XI-lea, iar regii creştini au profitat de disensiunile dintre cele aproximativ 30 de *taifa*-le musulmane care apăruseră în locul său. Debutul Reconquistei se consideră în general a fi capturarea de către Alfons a oraşului Toledo în 1085, vestea acestei cuceriri alimentînd impulsul de recuperare a Ţării Sfinte de la musulmani înainte de prima cruciadă. Aceasta a determinat şi *taifa*-lele să le ceară ajutor Almoravizilor din nordul Africii[20], care l-au învins pe Alfons în 1086 şi şi-au consolidat autoritatea asupra teritoriului al-Ándalus, inclusiv a porturilor importante din Cádiz pînă în Almería şi Insulele Baleare. Aceştia au fost succedaţi de o dinastie berberă rivală, Almohazii, care erau activi în portul marocan Salé de la ţărmul Atlanticului şi „care şi-au rînduit flota în cel mai potrivit fel cunoscut vreodată şi la scara cea mai mare văzută pînă atunci”[21]. Pînă la jumătatea secolului, Almohazii avansaseră în al-Ándalus, unde şi-au instalat capitala la Sevilla, iar după ce şi-au

consolidat controlul asupra Africii de Nord almoravide, i-au alungat pe normanzi din Mahdia, Sfax şi Tripoli (în Libia), pe care le controlau de mai puţin de un deceniu.

Conducătorii Siciliei normande atrăseseră atenţia prin absenţa lor din prima cruciadă[22]. Aceasta nu s-a datorat unei dorinţe de a-i împăca pe musulmanii sicilieni, deşi ei reprezentau un procent semnificativ din populaţie. Musulmanii au continuat să facă raiduri în Sicilia pînă în anii 1120, iar regii normanzi ai Siciliei au încercat să îşi extindă controlul asupra unor părţi din nordul Africii şi au luptat împotriva Almohazilor. Cu toate acestea, normanzii aveau o abordare accentuat pragmatică în relaţiile lor externe, încă de cînd avusese loc raidul asupra Mahdiei ei refuzînd să ocupe portul în numele pisanilor şi al genovezilor deoarece ajunseseră la o înţelegere cu emirul zirid. În acelaşi timp, negustorii din Genova şi Pisa au fost bine primiţi şi li s-au oferit scrisori de protecţie. În parte ca urmare a acestei politici de autocontrol, Sicilia normandă era unul dintre cele mai cosmopolite şi mai prospere regate din vestul Eurasiei, cu o strălucire culturală ce reflecta şi armoniza diversele origini şi credinţe ale locuitorilor săi musulmani, ortodocşi, creştini latini şi evrei.

Răspunzînd apelului papei la o cruciadă în Peninsula Iberică, genovezii au negociat cu regele Castiliei pentru a sprijini o campanie împotriva Almeríei[23], în schimbul căreia li s-a promis o treime din oraş. Au primit o recompensă asemănătoare şi de la contele Cataloniei pentru capturarea portului Tortosa de pe fluviul Ebro. Campania era un proiect foarte amplu pentru Genova, care a mobilizat peste 225 de galere şi alte vase şi 12.000 de oameni pe lîngă echipajele corăbiilor. După ce au cucerit Almería[24], în octombrie 1147, grosul armatei genoveze a iernat la Barcelona înainte de a avansa spre Tortosa. Neputîndu-şi asuma cheltuielile implicate de ocuparea unor teritorii atît de îndepărtate ca proiect comun, oraşul i-a vîndut contelui Barcelonei controlul asupra Tortosei şi şi-a închiriat proprietăţile din Almería unui negustor genovez bogat înainte ca forţele

Almohazilor să recucerească portul, care a rămas parte integrantă a Spaniei musulmane încă trei secole.

Oricît de neconcludente au fost campaniile sale în teritorii străine, implicarea în a doua cruciadă a permis Genovei să-şi consolideze poziţia politică în raport cu Sfîntul Imperiu Roman. Cînd Frederic I Barbarossa a pătruns în nordul Italiei, în 1158, şi a cerut ca oraşele să-i jure credinţă şi să-i plătească tribut ca unui împărat, genovezii au pledat cu succes pentru a li se acorda o atenţie deosebită, deoarece ei puseseră capăt „atacurilor şi stricăciunilor barbarilor care tulburau tot ţărmul mării de la Barcelona pînă la Roma în fiecare zi", iar orice creştin putea „acum să doarmă şi să se odihnească liniştit sub smochinul său"[25]. Lăsînd la o parte înfloriturile retorice, aspiraţiile genovezilor nu erau definite de politica religioasă, iar în 1152 şi 1160 genovezii au negociat tratate cu porturile Bougie (Béjaia, Algeria) şi Ceuta din Africa de Nord şi au început să facă comerţ cu porturile marocane de la Atlantic, pe unde fuseseră deviate caravanele cu aur din Africa de Vest pentru a-i evita pe beduinii care blocau drumul dintre Africa Subsahariană şi Mediterana[26].

A doua cruciadă din Peninsula Iberică nu s-a limitat la Spania sau Mediterana. La doar o săptămînă după căderea Almeríei, primul rege al Portugaliei, Afonso I, a cucerit Lisaboba almoravidă cu ajutorul a aproximativ 13.000 de cruciaţi nord-europeni – din Flandra, Normandia, Scoţia, Anglia şi Renania – care veniseră din Anglia cu o flotă de aproximativ 165 de corăbii[27]. Afonso i-a îndemnat să i se alăture în asaltul împotriva Lisabonei, unul dintre cele mai populate oraşe ale peninsulei şi cu „negoţul cel mai prosper din toată Africa şi o bună parte din Europa". După negocieri prelungite privind compensaţia, Afonso a fost de accord ca nici el şi nici oamenii lui să nu ia parte la împărţirea prăzii obţinute din jefuirea oraşului şi i-a scutit pe aliaţii săi şi pe urmaşii acestora de plata taxelor pe bunurile şi corăbiile lor „de acum înainte pentru totdeauna, oriunde pe pămînturile mele"[28]. După un asediu de patru luni, Lisabona a capitulat – una dintre puţinele victorii ale celei de-a doua

cruciade, după spusele contemporanilor, considerată astăzi un moment crucial al Reconquistei.

Principalul motiv al eşecului celei de-a doua cruciade în est a fost decizia prost gîndită de a ataca Damascul, statul cel mai puţin ostil regatelor cruciate, în apărarea căruia s-au unit tot felul de conducători musulmani altfel dezbinaţi. Nur al-Din s-a dovedit a fi cel mai important lider al Siriei, care, după ce i-a înfrînt pe cruciaţi la Damasc, în 1154, i-a unit pe coreligionarii săi pentru a se opune cruciaţilor şi în alte părţi. A fost urmat la tron de reprezentantul său la Cairo, Saladin (Salah ad-Din Yusuf ibn Ayyub), care a întemeiat Dinastia Aiubizilor (1169-1254) şi a devenit unul dintre cei mai capabili adversari ai cruciaţilor. Dar deja flota militară egipteană fusese iremediabil slăbită. Saladin a făcut o prioritate din recuperarea porturilor levantine, ceea ce s-a realizat mai curînd pe uscat decît pe mare, iar din pricina deficienţelor considerabile ale flotei, acestea au fost cedate iarăşi în tipul celei de-a treia cruciade. Disperat că pierduseră zece nave în blocada Tirului, biograful lui Saladin a scris: „A devenit limpede din acest dezastru… că ocîrmuitorii Egiptului nu se îngrijiseră de nevoile flotei şi nici nu cătăniseră oameni potriviţi; ci adunaseră la întîmplare tot felul de necunoscuţi, neştiutori, slabi şi neverificaţi. Nu a fost aşadar de mirare că în faţa pericolului au fost cuprinşi de frică şi, cînd li s-a poruncit să se supună, nu au fost în stare să facă aceasta”[29]. Saladin a cerut sprijinul maritim al Almohazilor din Peninsula Iberică, dar sursele nu se pun de accord dacă aceştia au răspuns favorabil. Chiar dacă au fost trimise 190 de corăbii, aşa cum precizează ulterior alt autor, acestea nu prea au fost de ajutor.

În tot acest timp, în Imperiul Bizantin se înstăpînise haosul din pricina unei combinaţii între piedicile militare provocate de Selgiucizi, conflictul dintre Biserica răsăriteană şi cea occidentală şi o criză a succesiunii. În 1182, viitorul împărat Andronic a ordonat masacrarea populaţiei de creştini occidentali din Constantinopol. O estimare de la acea vreme de 60.000 de morţi pare exagerată[30], dar este o mărturie a numărului mare de

negustori străini din oraş şi a violenţei dezlănţuite de Andronic. Răzbunarea măcelului nu a întîrziat, deoarece refugiaţii creştini occidentali care au fugit din Constantinopol au jefuit porturile de pe toată coasta Mării Egee, dar avea să capete proporţii devastatoare două decenii mai tîrziu.

În 1198, papa Innocentiu al III-lea a iniţiat a patra cruciadă. În loc să încerce un atac direct asupra Ţării Sfinte, cruciaţii au plănuit să o invadeze prin Alexandria[31] – obiectiv care putea fi justificat în numele eliberării numeroasei sale populaţii creştine – sau prin Cairo, „pentru că îi puteau nimici mai bine pe turci [aiubizi] prin Babilon [Cairo]”[32]. Exista totuşi un puternic stimulent comercial pentru atacarea Egiptului, care era principalul capăt de linie al comerţului din Oceanul Indian şi cel mai bogat stat din zona musulmană a Mediteranei. Organizatorii au plănuit să recruteze 35.000 de soldaţi, incluzînd 450 de cavaleri şi caii acestora, care urmau să fie transportaţi cu aproximativ 300 de corăbii furnizate de Veneţia la preţul de 85.000 de mărci[33] – aproximativ 20.000 de kilograme de argint sau de două ori venitul anual al regilor Franţei sau Angliei – plătibile în primăvara anului 1202. Pînă în toamna acelui an, doar o treime din armata şi fondurile cruciaţilor ajunseseră în Veneţia. Hotărîţi să îşi primească plata în totalitate, veneţienii i-au constrîns pe cruciaţi să echilibreze balanţa prin jafuri, prima victimă fiind Zara (Zadar, în Croaţia). Un atac asupra unui oraş creştin occidental era o anatemă pentru mulţi, dar 200 de corăbii i s-au alăturat dogelui Enrico Dandolo pentru a cuceri portul şi astfel s-a pregătit terenul pentru o nouă deviere a celei de-a patra cruciade de la scopul său iniţial.

În anul următor, cruciaţii au navigat spre Constantinopol pentru a ajuta la readucerea pe tron a împăratului Isaac al II-lea, care fusese înlăturat de la domnie şi care şi-a reluat locul pe tron alături de fiul său Alexios. Cei doi i-au convins pe franci să rămînă în Constantinopol, dar, cînd nu şi-au plătit datoria pe care o aveau faţă de cruciaţi, incluzînd „200.000 de mărci de argint şi provizii pentru fiecare soldat din armata voastră”[34], francii le-au

declarat război[1*]. Isaac şi Alexios au fost ucişi de propriii supuşi, iar francii au prădat oraşul „de atît de multe lucruri, încît nimeni nu le-ar fi putut estima cantitatea sau valoarea. Prada includea aur şi argint, servicii de masă şi pietre preţioase, satinuri şi mătăsuri, pelerine de veveriţă, blănuri, hermină. Şi toate lucrurile de preţ de pe lumea asta”[35], inclusiv cei patru cai poleiţi cu aur de pe Bazilica Sfîntul Marcu din Veneţia. Valoarea prăzilor cruciaţilor a fost evaluată la ameţitoarea sumă de 400.000 de mărci.

Balduin, conte de Flandra, a fost ales împărat al aşa-numitului Imperiu Latin de Constantinopol (1204-1261), care cuprindea cam un sfert din fostul Imperiu Bizantin. Dogele Veneţiei a devenit „stăpîn al unui sfert şi al unei jumătăţi [de sfert; adică a trei optimi] din Imperiul Roman”[36], incluzînd porturile Dyrrachium, Ragusa şi Corfu de la Marea Adriatică, Corone şi Madone din Pelopones, Rodos şi Negroponte (Eubeea), Gallipoli, precum şi Rhaedestus şi Heraclea de la Marea Marmara – toate verigi importante în lanţul comercial tot mai amplu al veneţienilor. Veneţia a revendicat şi trei optimi din însuşi oraşul Constantinopol şi, spre deosebire de toţi ceilalţi participanţi la aceste campanii, nu a trebuit să-i jure credinţă lui Balduin. Ce a mai rămas din vechiul imperiu a fost împărţit între Imperiul de la Niceea sub conducerea lui Theodor Lascaris, care se întindea de la Marea Neagră pînă la Marea Egee, Selgiucizi şi, pe o fîşie îngustă de pămînt, în partea de est a Asiei Mici, la ţărmul Mării Negre, Imperiul ortodox de Trapezunt.

Din toate punctele de vedere, Serenissima Repubblica a monopolizat comerţul bizantin şi a dominat ruta maritimă către Levant, dar veneţienii aveau şi concurenţă. Deşi Imperiul Latin i-a expulzat pe negustorii genovezi din cartierul lor comercial tradiţional din Constantinopol şi i-a exclus din cel mai profitabil comerţ din Egeea, Genova trecea printr-o perioadă de creştere economică: bancherii genovezi împrumutau bani statelor cruciate, papei şi unor cruciaţi; comerţul lor în vestul Mediteranei era în expansiune; iar în 1252 bancherii genovezi şi florentini au

început să bată monede de aur[37]. În afara Imperiului Bizantin, a Siciliei sau a Peninsulei Iberice, ultimele două moştenind această practică de la predecesorii lor musulmani, acestea erau primele monede de aur emise în Europa de la începutul secolului al VIII-lea. Mai mult decît un simbol al reînnoirii economice a Europei latine, monedele de aur erau esenţiale şi pentru prosperitatea sa viitoare.

Expansiunea lor mutuală a adus oraşele rivale pe un curs care putea duce la un conflict, iar între Genova şi Veneţia a izbucnit un război în 1257. Ostilităţile s-au limitat iniţial la apele din jurul Acrei şi al Tirului, dar socotelile s-au schimbat odată cu Tratatul de la Nymphaeum (1261) între Genova şi Imperiul de la Niceea. Pentru dreptul de trecere prin Marea Neagră şi alte privilegii, genovezii au acceptat să îi furnizeze împăratului Mihail al VIII-lea Paleolog 50 de corăbii înarmate pentru campania sa împotriva Imperiului Latin de Constantinopol. Această forţă navală a înclinat balanţa în favoarea lui Mihail, acesta cucerind Constantinopolul în acelaşi an. În pofida tratatului, veneţienii au rămas cei mai importanţi transportatori din Marea Egee, dar în această calitate erau o ţintă predilectă a piraţilor[38]. Theodor Lascaris sponsorizase piraţi ca să hărţuiască transporturile veneţiene şi latine, iar condiţiile s-au înrăutăţit după ce Mihail a cucerit Constantinopolul. Un tratat veneţiano-bizantin a abordat problema piraţilor veneţieni care acţionau împotriva intereselor imperiului şi invers, precum şi abuzurile din partea funcţionarilor vamali bizantini. Dar deficienţa decisivă a politicii bizantine a fost că, neavînd o flotă proprie, imperiul a trebuit să lase suprimarea pirateriei în seama unor puteri străine – în esenţă, lăsînd lupul paznic la stînă. Această slăbiciune a fost amplificată de ameninţarea unui atac din partea francilor alungaţi, ale căror uneltiri au dus la Războiul Vecerniilor Siciliene, cel mai lung şi mai bine documentat conflict naval din acea perioadă, deşi în final bizantinii nu prea s-au implicat.

Regatul normand al Siciliei a luat sfîrşit către finalul secolului al XII-lea, cînd controlul asupra insulei a fost preluat în cele din

urmă de Carol I, duce de Anjou (în Franţa), care spera să folosească Sicilia ca rampă de lansare a unei campanii împotriva Constantinopolului. Împăratul bizantin Mihail a recurs la ajutorul lui Pedro al III-lea al Aragónului, care l-a alungat pe Carol din Sicilia. (Astfel, Pedro a pus bazele unui imperiu spaniol mediteranean care cuprindea Insulele Baleare, Corsica, Sardinia şi, pentru mai mult de patru secole, Sicilia. Coroanele Siciliei şi Aragónului au rămas unite pînă la sfîrşitul Războiului pentru Succesiunea la Tronul Spaniei din 1712.) Principalul arhitect al succesului naval al Aragónului a fost amiralul calabrez Ruggiero di Lauria, „viteaz printre viteji”[39], după spusele lui Boccaccio, care între 1283 şi 1305 a cîştigat şase bătălii navale importante, dînd dovadă de o abilitate strategică şi tactică aparent unică pe vremea războiului medieval cu galere. Modul în care Ruggiero di Lauria îşi alegea echipajele era diferit de cel al altor puteri navale din acea perioadă, deoarece comanda o adunătură poliglotă de luptători şi echipaje fără a ţine cont de naţionalitate sau religie. Oamenii din diferite regiuni se specializau în diferite moduri de luptă. Vîslaşii lui Ruggiero di Lauria erau în general sicilieni; arbaletrierii erau catalani (reputaţia lor fiind întrecută doar de cea a genovezilor); iar corpul de almugavari („pedestraşi pricepuţi în mînuirea lăncilor, a proiectilelor şi a scuturilor şi care pot lupta şi pe timp de zi, şi pe timp de noapte”[40], cam ca forţele speciale moderne), precum şi cavaleria grea şi cea uşoară erau aragoneze. Iniţial Ruggiero s-a bazat pe serviciul militar obligatoriu impus supuşilor coroanei aragoneze[41], dar, pe măsură ce dimensiunea şi durata războiului au crescut, la fel s-a întîmplat şi cu rezistenţa împotriva prerogativelor coroanei. S-a încercat să se facă recrutări, dar cea mai bună soluţie a fost oferirea unor stimulente sub forma unor plăţi pe măsura salariilor din flota comercială, a unei părţi din prada obţinută în urma raidurilor şi a războiului şi iertarea datoriilor. Conflictul s-a extins în vestul Mediteranei şi în 1285 forţa navală s-a dovedit decisivă împotriva invaziei franco-angevine în Aragón, cînd Filip al III-lea a condus 8.000 de cavaleri peste Pirinei. Aceştia nu puteau fi susţinuţi decît

de pe mare, iar cînd Ruggiero di Lauria a înfrînt o flotă franceză într-o bătălie nocturnă în largul coastei spaniole şi apoi a cucerit portul Rosas, francezii s-au retras. Dar moartea lui Carol, lui Pedro şi lui Filip în 1285-1286 a pus capăt războiului.

Evadarea din Mediterana

Cu doar un deceniu înainte, genovezii inauguraseră o nouă epocă în istoria Mediteranei şi a Europei, dacă nu chiar a lumii, odată cu oraganizarea unui comerţ regulat între Marea Mediterană şi Marea Nordului. Cea mai veche înregistrare scrisă a unei călătorii directe din Genova pînă în Flandra este cea a lui Nicolozzo Spinola din 1277. Nu este de mirare că genovezii au iniţiat această rută: de un secol ei erau activi pe coasta atlantică a Africii de Nord, pînă la Salé şi Safi; erau angajaţi în calitate de constructori de nave şi marinari în porturile galiciene din Golful Biscaya[42]; şi în trecut fuseseră stăpînii comerţului pe uscat cu nordul Europei. S-a vorbit mult despre obstacolele create de vînturile şi curenţii care se formează în Strîmtoarea Gibraltar dinspre vest spre est, dar acestea sînt exagerări. Corăbiile au navigat cu regularitate prin Strîmtoarea Gibraltar încă de dinainte ca oraşul Cádiz să se fi numit Gadir. Deşi, una peste alta, este mai uşor să intri în Mediterana decît să ieşi, vînturile care bat dinspre est predomină cinci luni pe an – în martie, din iulie pînă în septembrie şi în decembrie –, iar curenţii de coastă circulă spre Atlantic.

La scurt timp după ce a fost cucerită de Ferdinand al III-lea al Castiliei, Sevilla a fost copleşită de transporturi din întreaga Mediterană şi din nordul Europei. Conform *Estoria de España*,

> vin corăbii pe fluviu[l Guadalquivir] în fiecare zi dinspre mare, între ele *naves* [nave], galere şi multe alte vase care umblă pe mare. Se opresc sub ziduri[le oraşului] şi aduc tot soiul de mărfuri din toată lumea: din Tanger, Ceuta, Tunis, Bougie, Alexandria, Genova, Portugalia, Anglia, Pisa, Lombardia, Bordeaux, Bayonne, Sicilia, Gasconia, Catalonia, Aragón, din alte părţi ale Franţei şi din multe alte colţuri ale mării, creştine şi musulmane[43].

Cu alte cuvinte, pentru marinarii medievali, Strîmtoarea Gibraltar nu era nici barieră, nici frontieră. Cel mai important obstacol în calea unei navigări regulate între porturile Mediteranei şi cele din nordul Europei era lipsa unui stimulent comercial, şi nu corăbiile nepotrivite. Cu toate acestea, datorită creşterii economiilor iberice şi nord-europene, rutele maritime au devenit competitive cu rutele transalpine care legau Veneţia şi Genova de nordul Franţei, în timp ce declinul oportunităţilor comerciale din Levant i-a obligat pe negustori să caute pieţe de desfacere alternative unde să-şi investească energia şi capitalul.

Căutarea unor noi proiecte antreprenoriale a primit un impuls suplimentar în 1291, cînd sultanatul mameluc care stăpînea peste Egipt şi Siria a încheiat Reconquista musulmană prin cucerirea Tirului şi Acrei. Drept răspuns, unii genovezi au vrut să invadeze Egiptul aliindu-se cu mongolii, care din 1259 controlau Drumul Mătăsii pe continent pînă la Marea Neagră. Că genovezii sperau să obţină un avantaj comercial în urma unei campanii în Egipt o dovedesc alte două încercări făcute în 1291. Prima a fost negocierea cu Ilhanii din Persia pentru a construi o flotă care să devieze comerţul Oceanului Indian din Marea Roşie către Golful Persic, plan care a căzut victimă tulburărilor civile din Genova. Mai bine cunoscută a fost încercarea lui Ugolino şi Vadino Vivaldi[44] de a ajunge în Oceanul Indian ocolind Africa, proiect care, dacă ar fi avut succes, le-ar fi permis genovezilor să evite complet Egiptul, cam la fel cum Eudoxos încercase să-i evite pe Ptolemei cu 1.500 de ani înainte. Fraţii Vivaldi nu au avut mai mulţi sorţi de izbîndă decît Eudoxos, iar după ce au trecut prin Strîmtoarea Gibraltar au fost văzuţi ultima dată pe coasta Africii de Vest, cam în dreptul Insulelor Canare, înainte de a intra în istorie, cu două secole înainte ca portughezul Vasco da Gama să înconjoare Capul Bunei Speranţe din Atlantic spre Oceanul Indian.

Orice perspectivă de relansare a comerţului italienilor cu Levantul a dispărut cînd mamelucii au hotărît că singura cale de a proteja coasta împotriva unui atac dinspre mare era să distrugă

practic fiecare port de la muntele Sinai pînă în Golful Alexandretta (Iskenderun)[45]. Vitalitatea maritimă a Levantului a fost curmată cu aceeaşi vigoare cum o făcuseră şi popoarele mării la sfîrşitul Epocii bronzului. Distrugerea nu a fost însoţită de aceeaşi violenţă, dar consecinţele au fost mult mai persistente. Beirutul şi Tirul şi-au revenit în cele din urmă, dar majoritatea porturilor levantine au stagnat pînă în secolul XX, iar moştenitorii unei experienţe milenare în comerţul maritim pur şi simplu nu au participat la cele mai dinamice secole ale comerţului transoceanic.

În timp ce porturile levantine se atrofiau, negustorii din Oceanul Indian au început să evite Marea Roşie, îndreptîndu-se acum către Hormuz şi Golful Persic. De acolo, existau rute ale caravanelor spre vest şi nord[46], un drum ducînd spre portul Ayas de la Marea Mediterană, în Armenia ciliciană, iar celălalt spre Trapezunt, la Marea Neagră. Veneţienii aveau acces la Marea Neagră încă de pe vremea celei de-a patra cruciade, dar genovezii au fost primii care au profitat cu adevărat de pe urma comerţului, iar coloniile lor comerciale se înşirau de-a lungul coastei de la Constantinopol pînă în Crimeea şi mai departe spre Sinop. Crimeea era unul dintre locurile unde se vorbeau cele mai multe limbi din lume, unde se întîlneau turci, mongoli, catalani, veneţieni, genovezi, sirieni, evrei, armeni, arabi şi negustori din centrul Europei pentru a face comerţ cu orice, de la cereale, piei şi sclavi pînă la mătăsuri şi mirodenii. Caffa (Feodosia, în Ucraina) era un centru comercial la fel de impresionant cum fusese Teodosia în Antichitate, iar călătorul din secolul al XIV-lea Ibn Battuta a lăudat „minunatul port cu vreo 200 de corăbii, vase de război şi de negoţ, mici şi mari, căci este printre cele mai vestite porturi de pe lumea asta”[47]. Dar portul cel mai bine situat era Tana (Azov, în Rusia), aflat la mică distanţă de Volga şi de comerţul din Marea Caspică, Persia şi Drumul Mătăsii.

Negustorii din Marea Neagră au profitat nu doar de declinul porturilor levantine, ci şi de prosperitatea şi stabilitatea aduse de *Pax Mongolica* asupra Asiei Centrale la jumătatea anilor 1200.

Comerţul era în general avantajos pentru toţi cei implicaţi, însă existau şi pericole ascunse. La un moment dat în jurul anilor 1330, o ciumă izbucnise în China, de unde s-a răspîndit spre vest, prin stepele eurasiatice. În 1347, o corabie genoveză a adus boala din Caffa în Europa. Cît timp s-a răspîndit doar pe uscat, boala a avansat încet, dar odată injectată în arterele comerţului maritim apusean, „moartea neagră" s-a întins cu o viteză îngrozitoare. După spusele unui cronicar bizantin, „o ciumă a atacat aproape toate ţărmurile lumii şi a ucis aproape toţi oamenii. Căci a măturat nu doar Pontusul, Tracia şi Macedonia, ci chiar şi Grecia, Italia şi toate insulele, Egiptul, Libia, Iudeea şi Siria"[48]. După o perioadă de incubaţie în timpul iernii, boala a continuat să se răspîndească şi în alte centre ale comerţului maritim: chiar şi în Genova, în Pisa, Veneţia, Marsilia, Bordeaux şi Bayonne; din sudul Franţei în Anglia, Calais, Köln, Copenhaga, Bergen, Lübeck, Novgorod; şi din aceste porturi, pe rîuri, pînă în inima Europei. Dacă genovezii nu ar fi avut iniţiativa de a stabili un comerţ regulat cu galere între Mediterana şi Flandra în anii 1200, efectele ciumei asupra Europei ar fi fost foarte diferite. Comerţul maritim nu era singurul vector al maladiei, dar era cel mai eficient.

„Moartea neagră" avea o rată a mortalităţii de 90% în unele părţi din nordul Chinei şi a ucis aproximativ 25 de milioane de oameni doar în Europa – între o treime şi jumătate din numărul total al populaţiei –, deşi local pierderile puteau fi mult mai mari: populaţia Veneţiei a scăzut la 60%. În ciuda sfîşietoarelor şi teribilelor pierderi personale din toată Eurasia şi Africa de Nord, economia Europei s-a redresat rapid. Penuria de mînă de lucru a dus la salarii mai mari pentru muncitori, al căror număr a crescut datorită ţăranilor care îşi părăseau pămînturile pentru a-şi căuta de lucru în oraşe, iar salariile mai mari au dus la o creştere a consumului şi la o îmbunătăţire a nivelului de trai, care la rîndul lor au stimulat comerţul. S-a dezvoltat şi industria, deoarece oamenii căutau noi modalităţi de a compensa lipsa bruscă a mîinii de lucru. Şi comerţul veneţian şi genovez şi-a revenit, chiar şi pe Marea Neagră.

Liga hanseatică şi comerţul în nordul Europei

Chiar şi fără ajutorul corăbiilor genoveze, ciuma tot ar fi ajuns în Europa dinspre est. Cu toate acestea, răspîndirea sa într-un circuit urmînd direcţia acelor de ceasornic, din Mediterana spre porturile de pe coastele europene ale Atlanticului, Mării Nordului şi Mării Baltice dovedeşte expansiunea rapidă a comerţului nord-european după ce italienii au deschis ruta maritimă ce lega Mediterana de Flandra. Aici, comerţul era dominat de negustorii germani care făceau parte din ceea ce s-a numit mai tîrziu Liga hanseatică. Înainte de aceasta, în Europa de Nord existase în esenţă un comerţ regional. În comparaţie cu negoţul exotic şi interacţiunea unor culturi mature ce concurau una cu alta din bazinul Mediteranei şi din jurul acestuia, forţa economică a Europei de Nord s-a ridicat pe fundamente mai anoste. Traficul cu bunuri de mare valoare şi puţin voluminoase reprezenta doar o parte din totalul comerţului din Mediterana, dar avea un rol şi mai mic în Marea Nordului şi în Marea Baltică. Totuşi, danezii, germanii, flamanzii, englezii şi alţi îmbogăţiţi de pe urma transportului de mărfuri cu ridicata au început să reducă discrepanţa dintre Nordul relativ sărăcit şi Sudul prosper, iar contactul nemijlocit cu negoţul din sud a accelerat procesul.

Iniţiativa a venit nu din partea Franţei sau a Insulelor Britanice, regatele cele mai apropiate de Mediterana, ci din partea Flandrei şi a ţărilor de la Marea Baltică. După luptele dinastice pentru tronul Angliei din 1066, Marea Nordului a devenit o arenă relativ paşnică pentru comerţul pe distaţe lungi pe măsură ce negustorii navigau între Bergen, Ribe, Hamburg, Bremen, Utrecht şi Flandra, pe Rin pînă la Köln, de-a lungul coastei franceze şi spre o serie de porturi scoţiene şi engleze, de la Berwick, în nord, pînă la Bristol, la Marea Irlandei. În secolul al XII-lea, cei mai activi negustori erau originari din Scandinavia şi Flandra, dar au început să li se alăture şi comercianţi germani din valea Rinului, mai ales din Köln şi Bremen. În acelaşi timp,

negustorii germani au început să se implice tot mai mult în comerţul din Marea Baltică. Această nouă orientare era direct legată de migraţiile germanilor dincolo de Elba, spre centrul şi estul Europei. Tendinţa s-a accelerat în secolul al X-lea, dar abia în secolul al XII-lea creşterea populaţiei împreună cu oportunităţile economice şi zelul cruciadelor i-au împins pe saxoni spre Mecklenburg şi Pomerania (vestul Poloniei). În 1143, Henric al III-lea, supranumit „Leul”, duce de Saxonia, a întemeiat oraşul Lübeck pe o insulă situată între fluviul Trave şi rîul Wakenitz[49]. Această amplasare, la aproximativ 20 de kilometri de Marea Baltică şi la 65 de kilometri est de Hamburg, pe Elba, le oferea negustorilor săi acces facil la Marea Nordului, Renania şi centrul Germaniei.

Aşa cum se întîmpla şi în Mediterana, linia de demarcaţie dintre comerţ şi cruciadă era adesea estompată. Un contemporan al lui Henric Leul scria că „în timpul tuturor campaniilor pe care le-a purtat în tinereţe pe pămînturile slavilor” – probabil o referire la teatrul dezastruos al celei de-a doua cruciade în zona baltică – „niciodată nu se pomenea de creştinătate, ci numai de bani”[50]. Mai de succes din punct de vedere spiritual, dar şi din alte perspective a fost cruciada livoniană, predicată în timpul celei de-a patra cruciade în sprijinul unei biserci fondate pe Dvina de Vest. În 1201, sediul scaunului episcopal a fost mutat în noul oraş Riga[51], la gurile Dvinei, deschizînd astfel estul creştin sprijinului militar şi comerţului din Lübeck. Cruciada germanilor şi colonizarea de către aceştia a coastei Prusiei au început în anii 1230 şi, în ciuda numeroaselor obstacole, s-au încheiat după jumătate de secol. Relaţia dintre comerţ şi cruciadă a fost rezumată în scrisoarea unui negustor din Reval care, în 1274, îi scria unui coleg din Lübeck: „Cele două oraşe ale noastre sînt precum braţele lui Hristos pe cruce”[52].

Mai important, fondarea oraşului Lübeck a reprezentat o noutate în desfăşurarea comerţului din nordul Europei, urmărind în mod explicit să aducă laolaltă, „peste ţărmuri şi mări”[53], experienţa distinctă a negustorilor care făceau comerţ pe mare şi

experienţa celor care făceau comerţ pe uscat în parteneriate ce le promovau interesele reciproce. Comerţul maritim depinde întotdeauna mai mult sau mai puţin de o combinaţie de rute terestre şi maritime, dar locuitorii din Lübeck au fost, se pare, primii care au conştientizat ce beneficii ar putea aduce exploatarea cunoştinţelor locale specifice fiecărei categorii. Cel mai vechi sigiliu cunoscut al oraşului Lübeck[54], datînd din 1224, înfăţişează o cogă – principala navă de transportat marfă de la vremea aceea – în care sînt doi oameni, unul îmbrăcat în haina de călătorie a unui locuitor de pe uscat, celălalt, la cîrmă, în haine de marinar. Această imagine simplă identifica Lübeckul ca punctul de întîlnire al comercianţilor care făceau negoţ pe Marea Baltică şi dincolo de ea şi al negustorilor din Renania, ce activau pe uscat. Marinarii beneficiau de faptul că partenerii lor de pe uscat cunoşteau bine pieţele de pe continent, pe cînd negustorii din Westfalia profitau de faptul că marinarii cunoşteau Marea Baltică şi Marea Nordului. Deoarece îşi puteau coordona achiziţiile în funcţie de ceea ce avea să fie mai profitabil, puteau să-şi maximizeze cîştigurile.

Ca multe forme inovatoare de iniţiativă comercială, acest parteneriat s-a dovedit extrem de atrăgător. În 1241, Hamburg şi Lübeck au încheiat un tratat prin care fiecare le conferea privilegii negustorilor din celălalt oraş. Acorduri similare au fost încheiate şi cu alte oraşe de pe coastă sau din interiorul continentului, iar locuitorii oraşului Lübeck şi-au convins cu uşurinţă concetăţenii germani să facă comerţ doar cu ei, extinzînd astfel sfera de influenţă a Hansei – de fapt o breaslă a negustorilor – printr-o reţea care traversa Germania şi, pe măsură ce negustorii şi colonii îşi lărgeau sfera de interese, Prusia (nord-estul Poloniei), Lituania, Livonia (aproximativ teritoriul pe care se află Letonia şi Estonia de

Sigiliu al oraşului Lübeck datînd din 1280. Negustorii hanseatici din Lübeck urmăreau în mod explicit să aducă laolaltă, „peste ţărmuri şi mări", experienţa distinctă a negustorilor care făceau comerţ pe mare şi experienţa celor ce făceau comerţ pe uscat, identificaţi aici prin îmbrăcămintea specifică. În timp ce coca are forma proprie corăbiilor vikinge, cu extremităţi simetrice şi cîrmă laterală, lipsa spaţiilor pentru rame indică faptul că această cogă depinde în totalitate de pînze pentru propulsie, deşi este dirijată cu o firrer, *şi nu cu o cîrmă în axul longitudinal. Din Ernst Wallis,* Illustrerad Verldshistoria *(Chicago, 1894)*

astăzi) şi Novgorodul. Negustorii hanseatici au fondat antrepozite comerciale numite *kontor* unde tindeau să se strîngă la un loc sau să se limiteze la anumite cartiere[55], în funcţie de circumstanţele locale. Existau stabilimente hanseatice unde se putea pătrunde doar cu permis de intrare în Novgorod (fondat în jurul anului 1200) şi în Steelyard, Londra (1281), dar erau mai puţine restricţii în cele din Bruges (1252) şi Bergen (1343). Pînă la jumătatea anilor 1300, Hansa evoluase de la „o comunitate a negustorilor germani" care călătoreau împreună atît pentru a fi mai în siguranţă, cît şi pentru a avea un avantaj mai mare în obţinerea unor privilegii pe meleaguri străine la „o asociaţie a oraşelor hanseatice"[56] în care nevoile individuale ale comercianţilor erau înlocuite de cele ale oraşului din care proveneau. „Hansa oraşelor" îşi avea originea într-o adunare a reprezentanţilor comercianţilor care a avut loc în 1356 pentru a discuta acordurile încheiate de negustorii din *kontor*-ul din Bruges cu contele Flandrei şi regele Angliei. Privilegiile comerciale fuseseră întotdeauna negociate de negustori la faţa locului, însă din 1374 reprezentanţii oraşelor hanseatice instituiseră principiul conform

căruia orice decizie luată de un *kontor* sau altul să fie mai întîi aprobată de o dietă generală a oraşelor hanseatice.

Ca şi pe vremea varegilor, între Marea Baltică şi Marea Neagră se desfăşura un comerţ dinamic, deşi, ca o consecinţă a distrugerii Kievului de către mongoli în 1240, ruta preferată se mutase spre vest şi acum trecea pe fluviile Oder sau Vistula către Cracovia şi Prut, un afluent al Dunării, sau Nistru. Mai spre vest, principalele artere ale comerţului în Germania se îndreptau spre nord prin teritoriile wenzilor, către Marea Baltică[57]: Trave pe lîngă Lübeck şi Starigard, Peene şi Oder pe lîngă Wolin şi Szczecin şi Vistula pe la Gdańsk. Lübeck a fost principalul oraş comercial al cărui exemplu era urmat de alte oraşe hanseatice (vreo 85 în total), iar germana de jos vorbită de majoritatea locuitorilor din Lübeck a devenit lingua franca a comerţului în Marea Baltică. În acelaşi timp, puterea monopolistă a Hansei a eliminat în mod eficient concurenţa – gotlandezi, wenzi, prusieni, estonieni şi ruşi – din cele mai profitabile domenii ale comerţului.

Printre cei mai hotărîţi rivali ai negustorilor hanseatici se numărau danezii, care încercau la rîndul lor să se impună în estul Mării Baltice. Presiunile exercitate de Henric Leul asupra wenzilor i-a împins pe mulţi dintre ei la piraterie şi raidurile lor pe coastele daneze, ajungînd în nord pînă în Iutlanda, l-au determinat pe Valdemar I „cel Mare” al Danemarcii să încheie o alianţă cu Henric[58]. În 1169, danezii au distrus o fortăreaţă a wenzilor de pe Insula Rügen, la gurile fluviului Oder, şi a profitat de faptul că Frederic Barbarossa era preocupat de Italia şi de cruciadă ca să îşi extindă influenţa în est. În a doua jumătate a secolului al XIII-lea, Danemarca a fost din nou înghiţită de un război civil şi mare parte a comerţului său a fost preluat de germani. Cu toate acestea, danezii puseseră bazele unui comerţ prosper. În Danemarca fuseseră întemeiate multe oraşe, în particular Copenhaga (København sau „portul negustorilor”) pe Øresund, în apropiere de bogatele zone de pescuit heringi din largul coastelor Scaniei, la momentul respectiv teritoriu danez, în prezent parte din sudul Suediei. Productivitatea acestor zone de

pescuit, care au rămas sute de ani unul dintre cele mai importante motoare ale creşterii economice în bazinul Mării Baltice, poate fi întrezărită într-o descriere exuberantă din *Istoria danezilor* din secolul al XIII-lea: „Partea de răsărit a Seelandului [Sjælland] este despărţită de Scania printr-o strîmtoare care aduce în fiecare an în năvoadele pescarilor o pradă bogată. Toată marea este de obicei aşa plină de peşte, că de multe ori vasele nu mai pot înainta şi doar cu mare trudă se poate vîsli printre aceştia, iar prada nu mai poate fi prinsă cu uneltele făcute de om, ci e uşor să-i prinzi direct cu mîna”[59]. Mulţi dintre negustorii care cumpărau peşte în Scania erau germani care aduceau argint din minele abia deschise din munţii Harz şi sare – un produs esenţial în comerţul cu peşte – din Lüneburg, la sud de Hamburg.

Deşi negustorii hanseatici nu au dominat niciodată Danemarca aşa cum au dominat Norvegia, unde în 1343 a fost înfiinţat *kantor*-ul de la Bergen, mulţi comercianţi germani s-au stabilit în Danemarca. Tensiunile crescînde au dus la război între Hansa oraşelor şi Danemarca în anii 1360[60]. Tratatul de la Stralsund (1370)[61] a confirmat controlul Hansei asupra Scaniei, i-a restabilit privilegiile comerciale în Danemarca, a redus taxele vamale şi a asigurat oraşelor hanseatice un cuvînt de spus în alegerea regelui danez. Acesta a fost apogeul puterii politice a Hansei în Marea Baltică. Douăzeci de ani mai tîrziu, coroanele Norvegiei şi Danemarcii au fost îngemănate printr-o uniune personală sub conducerea Margaretei de Danemarca, urmărind crearea unei confederaţii a celor trei regate scandinave în care Danemarca avea rolul cel mai important. În acest scop, a sprijinit o revoltă împotriva regelui Suediei, al cărui tată era ducele de Mecklenburg. Drept răzbunare, supuşii ducelui, inclusiv din oraşele hanseatice Wismar şi Rostock, au purtat un război pirateresc împotriva Margaretei şi aliaţilor ei. Aceşti piraţi erau cunoscuţi sub numele de Fraţii Vitalieni (*Vitalienbrüder*) sau Victuali – *victuali* referindu-se la faptul că erau autonomi în procurarea hranei, *fraţi* atestînd organizarea lor în esenţă egalitară. (Acest nume şi altele asemănătoare erau folosite şi

pentru a desemna cete de haiduci de pe uscat.) Faptul că trăiau în afara legii şi că ştiau asta este evident din mottoul lor, „Prietenii lui Dumnezeu şi duşmanii lumii întregi”[62], sentiment care amintea de condamnarea pirateriei de către Cicero. *Vitalienbrüder* erau activi în toată Marea Baltică; aproximativ 1.500 de piraţi au fost semnalaţi de-a lungul coastei Livoniei în 1392, iar doi ani mai tîrziu, nu mai puţin de 300 de corăbii umblau în largul şi în jurul Arhipelagului Danez. Cînd s-au încheiat războaiele piraţilor, în 1395, *Vitalienbrüder* şi-au păstrat o bază pe Insula Gotland, de unde continuau să jefuiască navele comerciale şi îşi ofereau serviciile diferitor principi, din Calais pînă în Finalanda şi Rusia. Acest regim al terorii a durat pînă în 1401, cînd cavalerii teutoni din Prusia au prins şi au executat sute de piraţi şi au ocupat oraşul Visby.

Cu patru ani mai devreme, nepotul Margaretei, Eric al Norvegiei, fusese recunoscut ca rege al Danemarcii şi al Suediei. Uniunea de la Kalmar[63], pe care o conducea el, era o federaţie de trei ţări avînd acelaşi rege, dar mai ales a ajutat la impunerea negustorilor danezi în Marea Baltică la acelaşi nivel cu cei ai Hansei. Slăbirea uniunii la mijlocul secolului a reflectat atît dezvoltarea sentimentului de identitate naţională în cele trei regate, cît şi faptul că negustorii germani nu mai reprezentau o ameninţare aşa mare. Puterea politică a Hansei era subminată şi de afirmarea unor state-naţiuni în alte părţi ale Europei[64], în timp ce rivalii olandezi le ameninţau supremaţia comercială. Danezii preferau să facă negoţ cu olandezii deoarece aceştia nu reprezentau o ameninţare din punctul de vedere al influenţei culturale, precum germanii. Mai mult, deoarece ei navigau între Marea Baltică şi Marea Nordului, au diminuat importanţa axei hanseatice Lübeck-Hamburg. Olandezii au devenit şi o sursă de venit pentru regatul danez cînd, în 1429, coroana a început să oblige corăbiile să plătească taxe de trecere înainte de a tranzita Strîmtoarea Øresund.

În ciuda puterii comerciale, culturale şi politice pe care o exercitau Lübeckul şi Hamburgul, din secolul al XII-lea pînă în

secolul al XV-lea cel mai important port din nordul Europei a fost Bruges, centrul puterii politice şi administrative în Flandra, care adăpostea un număr mare de comunităţi străine. Bruges îşi datora identitatea ca port unei furtuni din 1134 care a spulberat aluviunile depuse pe braţul Zwin[65], creînd oraşului deschidere la Marea Nordului, aflată la aproximativ 15 kilometri. Aceasta le-a permis transportatorilor să descarce mărfurile în centrul oraşului, unde se aflau pieţe, o clădire unde se cîntăreau produsele şi o macara fixă pentru transferul mărfurilor. Cu toate acestea, echipamentele de dragare din vremea aceea erau inadecvate pentru a menţine canalul navigabil, deoarece se depuneau foarte multe aluviuni, şi cum în cele din urmă doar cele mai mici vase mai puteau ajunge în oraş, s-au înfiinţat porturi noi în aval, la Damme şi Sluis.

Parte din atracţia exercitată de Bruges rezida în faptul că era uşor accesibil pentru negustorii din sudul Europei, Marea Baltică şi Insulele Britanice, dar era în acelaşi timp şi centrul unei economii industriale dinamice. În secolul al XII-lea, Flandra, Hainautul şi Brabantul produceau cele mai bune textile de lux din nordul Europei, ceea ce i-a şi atras pe negustorii genovezi şi veneţieni să vină direct aici. În plus, în Bruges se produceau armuri, manuscrise cu anluminuri şi, mai tîrziu, cărţi tipărite. Datorită reţelelor sale comerciale, pînă în secolul al XIV-lea la Bruges puteai găsi aproape orice produs disponibil în Europa[66]. O listă anonimă enumeră zecile de produse importate direct din mai mult de 30 de locuri din nordul şi sudul Europei, nordul Africii, Levant, Asia Mică şi bazinul Mării Negre. Printre acestea se numărau alimente precum heringi, cereale, brînză, şuncă, miere, vin, mirodenii, curmale, migdale şi zahăr; textile precum lînă, bumbac şi mătase; subproduse animale de la blănuri şi piei pînă la seu, untură şi ceară de albine; metale şi minerale atît preţioase, cît şi obişnuite (cupru, fier, cositor, plumb, cărbune şi alaun); şi păsări folosite la vînătoare. Bruges a rămas centrul comerţului internaţional din nordul Europei pînă la sfîrşitul secolului al XV-lea, cînd corăbiile nu au mai putut intra în apele

puţin adînci ale Zwinului, iar punctul focal al comerţului s-a deplasat mai spre est, către portul Antwerp de pe fluviul Schelde.

Marinarii hanseatici şi flamanzi erau bine plasaţi pentru a domina comerţul Angliei[67], care nu producea prea multe bunuri de export în afară de lînă, cositor, cărbune şi plumb şi care trebuia să importe de pe continent fier, sare, materiale de întreţinere a navelor şi vin. Aristocraţia anglo-normandă întorsese spatele mării pentru a se axa pe consolidarea puterii politice în Anglia, dar o problemă mai spinoasă era moştenirea politicii dinastice de dincolo de Canalul Mînecii, prin care regii englezi stăpîneau întinse teritorii franceze. Cînd Henric al II-lea a urcat pe tron[68], în 1154, a adus cu sine provinciile franceze Anjou şi Maine (locul unde se născuse) şi ducatele Aquitaniei şi Gasconiei. În perioada lor de declin maxim, regii francezi aveau doar un acces limitat la Canalul Mînecii, dar între 1203 şi 1259 au recuperat Rouenul şi Normandia, precum şi La Rochelle, în Golful Biscaya, au construit un port la Aigues-Mortes, la Mediterana, şi l-au obligat pe Henric al III-lea al Angliei să renunţe la orice pretenţie asupra tuturor posesiunilor sale continentale în afară de Aquitania. Cu podgoriile sale bogate din jurul oraşului Bordeaux şi al estuarului Gironde[69], aceasta era un trofeu deosebit de rîvnit şi un punct de susţinere atît de important pentru comerţul maritim al Angliei, încît butia numită tonă[70] – un butoi cu capacitatea de 252 de galoane (1.270 de sticle) de vin – a devenit unitatea de măsură obişnuită pentru capacitatea unei nave. (Deşi unitatea de măsură s-a schimbat, dimensiunile navelor sînt în continuare exprimate în termeni de tonaj.) Aceasta avea aplicaţii atît comerciale, cît şi militare, iar la începutul anilor 1200 navele cu o capacitate de 80 de tone erau considerate adecvate pentru operaţiuni navale şi trebuiau să fie înregistrate de coroană.

Acest lucru era justificat în contextul războiului naval medieval, deoarece confruntările dintre flote erau rare în apele nord-europene şi era mult mai multă nevoie ca vasele comerciale obişnuite să servească drept nave auxiliare şi de transport, mai

ales în campaniile englezilor împotriva galezilor şi scoţienilor, ca şi în timpul Războiului de 100 de Ani cu Franţa (1337-1453)[71]. Influenţaţi de experienţa angevinilor în Războiul Vecerniilor Siciliene, francezii adoptaseră o abordare teoretic mai agresivă a războiului naval. În 1293, Filip al IV-lea a angajat consultanţi genovezi pentru a construi Clos des galées la Rouen[72], primul asemenea arsenal din nordul Europei, precum şi escadre genoveze cu tot cu echipaje pentru a suplimenta şi chiar a-i conduce forţele împotriva englezilor. Francezii nu au fost întotdeauna dispuşi să le execute ordinele, mai ales în bătălia de la Sluis, în 1340, unde au pierdut 200 dintre cele 230 de corăbii şi 17.000 de oameni în parte deoarece comandanţii francezi i-au ignorat pe sfetnicii lor genovezi. Însă bătăliile navale erau rare – au fost doar patru în timpul Războiului de 100 de Ani – şi, chiar şi atunci cînd pierderile au fost considerabile, acestea erau hotărîtoare doar în măsura în care împiedicau sau facilitau transportul soldaţilor şi al materialelor.

Reacţia imediată a lui Eduard I la înfiinţarea arsenalului Clos des galées a fost să ordone ca 26 de oraşe englezeşti să contribuie cu 20 de galere pentru apărarea regatului; însă grosul flotei englezeşti era format din corăbii rechiziţionate cu forţa, restul fiind corăbii oferite de Cinque Ports sau închiriate din străinătate[73]. Întemeiată între secolele al XI-lea şi al XIII-lea, confederaţia Cinque Ports – Hastings, New Romney, Hythe, Dover şi Sandwich – organiza la început tîrgul anual de heringi de la Yarmouth, dar poziţia lor strategică lîngă Strîmtoarea Dover le-a transformat în porturile la care apela coroana pentru a apăra coridoarele navigabile către continent. Exercitarea unor prerogative regale nu ar trebui confundată cu autoritatea regală. Coroana depindea în mare măsură de expertiza proprietarilor de corăbii din confederaţia Cinque Ports, însă cartele regale care precizau cîte nave li se cerea să îi împrumute regelui ofereau celor cinci porturi privilegii extraordinare, incluzînd dreptul asupra epavelor şi scutiri de taxe, de care acestea abuzau adesea[2*]. O mare parte din epoca medievală englezii care

transportau mărfuri pe mare şi-au făcut singuri legea. Cînd Eduard I a pornit spre Sluis, în 1297, peste 165 de oameni au murit într-o ciocnire între echipajele celor cinci porturi şi rivalul lor, Yarmouth. Opt ani mai tîrziu, regele a însărcinat o corabie a confederaţiei Cinque Ports, *Le Snak*, să patruleze prin Canalul Mînecii ca protecţie împotriva piraţilor, însă echipajul navei a furat 300 de lire aparţinîndu-le negustorilor londonezi. Totodată, coroana avea frecvent restanţe la plata salariilor echipajelor şi nu le-a oferit nimic armatorilor atunci cînd le folosea corăbiile pînă în 1380, cînd presiunile exercitate de parlament au determinat plătirea unei sume modeste pentru uzura echipamentului navei[74].

Corsarii şi scrisorile de represalii

Englezii au înfiinţat o bază navală şi un şantier naval abia în 1420, la Southampton. Dar aceasta a fost doar o tentativă curînd abandonată. În loc să încerce să dezvolte o bază navală oficială, Henric al VI-lea a început să emită scrisori de represalii pentru căpitanii navelor comerciale înarmate[75]. Tehnic, un armator care fusese jefuit în largul mării de supuşii altui conducător putea să solicite despăgubiri pledîndu-şi cauza în faţa unui tribunal din ţara jefuitorului său. Dacă nu era posibil sau dacă exista suspiciunea că verdictul era părtinitor, victima putea apela la propriul suveran pentru a obţine o scrisoare de represalii care îi dădea dreptul să confişte proprietăţi ale compatrioţilor celui care îl jefuise, pînă la valoarea pierderii sale, deşi asemenea politeţuri erau cu uşurinţă ignorate. Cu toate acestea, expediţiile pe navele-corsar, aşa cum a ajuns să fie cunoscută navigarea cu scrisori de represalii, nu erau doar un sistem alternativ de justiţie pe timp de pace; regii şi principii se foloseau de corsari şi pentru a-şi mări flotele pe timp de război. Pentru a-şi finanţa campaniile împotriva angevinilor, Ruggiero di Lauria a emis scrisori de represalii pentru 20% din prada obţinută[76], iar în 1292, veniturile

obţinute în urma raidurilor reprezentau jumătate din bugetul flotei sale. O scrisoare de represalii englezească emisă în 1400 preciza ce putea şi ce nu putea să facă purtătorul ei – sau cel puţin cui:

> Este împuternicit prin aceasta William Prince, stăpîn al barjei numite *Le Cristofre* din Arundel, să ia marinari de-ai lui şi să plece pe mare în slujba regelui; atîta vreme cît nici el, nici vreun supus al regelui care se află alături de el pe barjă nu prinde vreo corabie sau alte vase, mărfuri, bunuri sau sclavi din vreunul dintre ţinuturile Franţei, Spaniei, Portugaliei sau din alte părţi, în afară de ţinutul Scoţiei77.

Cu alte cuvinte, William Prince era un agent al coroanei care avea autoritatea de a captura nave scoţiene şi încărcăturile acestora, dar nu şi vase ale vreunei alte ţări. Nu se ştie dacă Prince a respectat limitele sugerate de rege, dar mulţi corsari însărcinaţi de rege încălcau termenii scrisorii şi îşi jefuiau aliaţii, chiar şi compatrioţii. Această lipsă de disciplină era o mare problemă în sistemul bazat pe corsari. Alta era că, deşi unii corsari autorizaţi erau scrupuloşi, atacînd doar inamicii specificaţi, ei nu erau obligaţi să îl slujească pe rege. Aşa că, deşi scrisorile de represalii perturbau comerţul inamicilor şi le furnizau anumite venituri negustorilor ale căror posibilităţi de a face comerţ în condiţii normale erau limitate de ostilităţi, ca nave auxiliare, cele comandate de corsari reprezentau un beneficiu strategic neglijabil pentru coroană.

Corabia

Negustorii obişnuiţi erau dispuşi să obţină asemenea autorizaţii în parte pentru că în perioada medievală comerţul pe mare era o meserie aspră şi în parte pentru că navele lor necesitau modificări nesemnificative pentru a fi adecvate unor scopuri mai războinice. Deşi designul navelor, velatura şi tehnicile de construcţie au evoluat, diferenţa dintre navele de război şi cele comerciale au rămas mici. La exterior, cea mai evidentă

transformare a designului navelor se regăsea în nord, unde liniile elegante caracteristice corăbiilor cu extremităţi simetrice, ca ale vikingilor, au făcut loc cogii, un vas relativ mic, în formă de cutie, la care se construia mai întîi bordajul, consolidat apoi cu rame şi traverse care ieşeau în afară de ambele părţi ale cocii. Cogile erau caracterizate printr-un fund relativ plat, cu un bord destul de înalt şi cu etrava şi etambourile mai degrabă drepte decît curbate. Etamboul a adoptat probabil această formă mai întîi cu scopul de a face loc cîrmei în axul longitudinal[78], care datează în Europa cam din anii 1200. În ciuda îndelungatei sale tradiţii în China şi a aluziilor făcute la aceasta în secolul al X-lea în Oceanul Indian, cîrma în axul longitudinal s-a dezvoltat independent în nordul Europei, unde era fixată printr-un sistem format din balama şi bolţ, şi nu prin parîme[3*].

Cogile erau propulsate cu ajutorul unei singure pînze pătrate prinse de un catarg montat în mijlocul ambarcaţiunii şi multe erau prevăzute cu teuge la pupă şi la pupă, precum şi una la catarg. Teuga (castelul) de la pupă şi cea de la pupă erau iniţial structuri independente fixate pe punte, însă în cele din urmă au fost complet integrate în cocă. Aşa cum sugerează şi denumirea, castelele (teugele) ofereau protecţie împotriva atacurilor şi aveau avantajul înălţimii în timpul atacului şi nu se limitau la cogi. O analiză a unor sigilii înfăţişînd nave care datează din 1150 pînă în 1300 indică faptul că aproape jumătate dintre acestea aveau o teugă de un tip sau altul[79], iar coga neterminată de la Bremen din 1380[80], care a fost scoasă din fluviul Weser în anii 1960, avea o teugă completă la pupă şi elementele componente ale uneia la pupă. În afară de faptul că oferea protecţie în timpul luptei, teuga de la pupă îl adăpostea pe cîrmaci, care mînuia echea de pe puntea principală, iar cea de pe coga de la Bremen împrejmuia un vinci şi un cabestan pentru a ridica ancora şi catargul, pentru a încărca mărfuri grele şi pentru a ajusta vela[4*].

Deşi iniţiativa comercială şi tehnologică de a iniţia schimburi comerciale regulate între Mediterana şi porturile Franţei, Angliei şi Flandrei le-a aparţinut italienilor la sfîrşitul secolului al XIII-

lea, cogile au apărut pentru prima dată în Mediterana la începutul celei de-a cincea cruciade (1217-1221). Constructorii de nave din zona Mediteranei au început să adopte coga ca model pentru propriile designuri la începutul anilor 1300. Giovanni Villani, un cronicar florentin, atribuie această schimbare avantajelor economice pe care le ofereau:

> La vremea aceea, nişte oameni din Bayonne, din Gasconia, treceau prin strîmtorile Sevillei (Gibraltar) cu vasele lor, numite cogi bayoneze [*coche Baonesi*], cu care făceau piraterie pe această mare şi pricinuiau multe pagube. De atunci genovezii, veneţienii şi catalanii au început să folosească şi ei cogi cînd merg pe mare şi n-au mai întrebuinţat navele lor mai mari [*navi grosse*], pentru că această cogă e mai bună pentru navigat şi costă mai puţin. Asta ne-a schimbat foarte mult părerile despre navigaţie81.

Acele *navi grosse* despre care vorbeşte Villani erau late, cu bordul înalt şi cu mult spaţiu pentru produsele în vrac cu valoare redusă, precum cerealele şi vinul. Construite pentru capacitatea de transport şi avantajul economic, cele de dimensiuni obişnuite erau o pradă uşoară pentru galere, deşi cele mari erau construite cu teuge înalte. Avantajale relative ale galerei şi ale acestor *navi* sau vase cu pupa rotunjită (cum sînt cunoscute corăbiile medievale) se pot observa în descrierea unei bătălii navale între veneţieni şi genovezi din 1264. În mod obişnuit, convoaiele veneţiene care se îndreptau spre Levant erau escortate de galere, dar în acel an, un convoi format din *Roccaforte*82, un *buss* deţinut de stat şi construit pentru luptă şi pentru comerţ, şi cîteva corăbii mai mici cu pupa rotunjită şi cu capacitatea de o sută de tone, numite *tarette*, navigau spre Siria fără escortă. *Roccaforte* era o navă excepţională pentru vremea sa, cu o lungime de 38 de metri, o lăţime de 14 metri şi peste nouă metri de la chilă pînă în vîrful teugelor de la pupă şi provă şi probabil cu trei catarge. Capacitatea ei de aproximativ 500 de tone era de două ori mai mare decît cea a unei nave comerciale mari precum acele *tarette* din convoi. O flotă genoveză de 16 galere sub comanda lui Simone Grillo a atacat prin surprindere în largul Insulei Saseno (Sazanit, Albania) corabia *Roccaforte* şi navele care o însoţeau. Deşi nu puteau face nimic împotriva impunătorului *buss*, galerele îşi

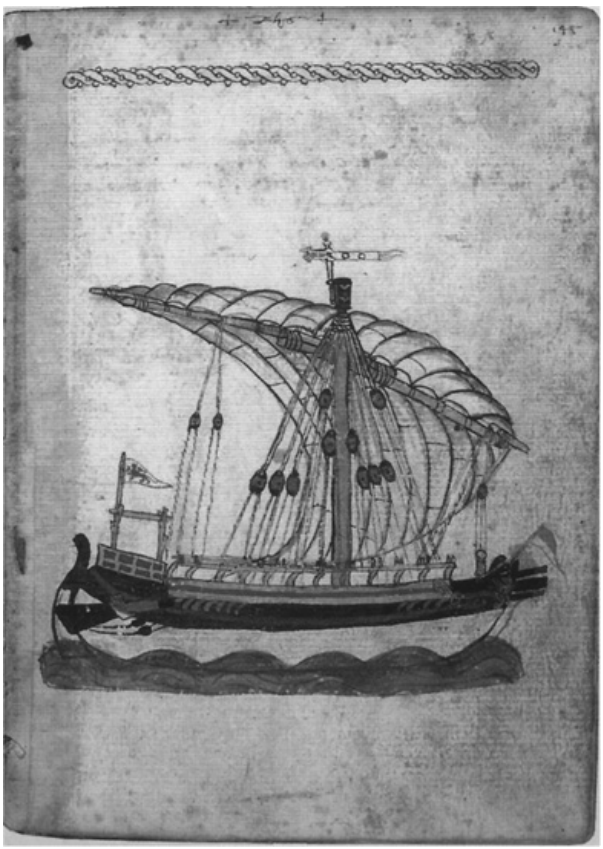
puteau măsura forţele cu acele *tarette*. Veneţienii au transferat bunurile cele mai valoroase de pe *tarette* pe *Roccaforte* înainte de a saborda trei dintre vasele mai mici şi de a le lăsa pe celelalte în derivă, acestea urmînd să fie jefuite de uleiul, mierea şi alte mărfuri pe care le transportau.

După ce a prădat acele *tarette*, Grillo le-a promis veneţienilor de pe *Roccaforte* că le va cruţa viaţa dacă se predau, însă corabia veneţiană era inexpugnabilă în faţa unui atac din partea galerelor genoveze cu bordul jos, iar comandantul ei a răspuns sarcastic „că, dacă [genovezii] au curaj, să vină la bord şi că nava era încărcată cu aur şi scumpeturi”[83]. Lăsînd corabia *Roccaforte* să-şi continue teafără drumul spre Ragusa, galerele lui Grillo au plecat cu tot cu acele *tarette* pe care le capturaseră. Probabil că nu au existat concomitent mai mult de şase corăbii la fel de mari ca *Roccaforte* în Mediterana în tot secolul al XIII-lea. În consecinţă, o navă comercială obişnuită era la mila galerelor, care puteau avea o lungime chiar mai mare decît *Roccaforte*. Una dintre primele şi cele mai complete descrieri ale galerelor de război provine din documentele cancelariei lui Carol I[84], regele angevin al Neapolelui izgonit în Războiul Vecerniilor Siciliene din 1282. Aceste nave aveau o lungime de 40 de metri, aproape patru metri lăţime şi 108 vîsle. Spre deosebire de Antichitate sau de începutul Evului Mediu, cînd vîslaşii erau aliniaţi pe rînduri verticale sau erau repartizaţi mai mulţi oameni la o ramă, acum vîslaşii stăteau aşezaţi pe banchete amplasate în unghi către pupă – configuraţie numită *alla sensile*[85] (de la cuvîntul spaniol *sencillo*, însemnînd „simplu”) –, fiecare mînuind cîte o ramă. Pe lîngă vîslaşi, pe aceste galere angevine mai erau doi comandanţi, patru cîrmaci, doi muşi şi 36 de oameni înarmaţi; în total 152 de oameni.

Pînă la sfîrşitul secolului, veneţienii dezvoltaseră „galera mare”[86], al cărei design era adaptat la rutele pentru care erau construite – spre Trapezunt, Alexandria sau, cea mai lungă, Flandra. Galera pentru Flandra era răspunsul la necesitatea unui vas comercial mare, stabil, capabil să reziste lungii călătorii pe

ocean către Anglia şi Flandra, o distanţă de aproximativ 2.500 de mile. Mai lungă, mai lată şi mai adîncă decît galerele obişnuite, primele galere mari aveau o lungime de aproximativ 40 de metri pe punte, o lăţime de cinci metri şi o capacitate de circa 140 de tone, dar la jumătatea secolului al XV-lea lungimea standard era de aproximativ 46 de metri, cu o capacitate de 250 de tone. Aveau între 25 şi 30 de banchete pe care încăpeau cîte cel mult trei vîslaşi, fiecare manipulînd o ramă lungă de zece metri echilibrată cu o greutate de plumb. Cu toate acestea, galerele mari erau în esenţă veliere al căror sistem de rame era folosit doar cînd vasul era în pericol şi la intrarea sau ieşirea din port, iar căpitanii adesea lăsau la ţărm mare parte din vîsle, deşi echipajul era păstrat pentru a apăra nava.

Deşi constructorii de nave impregnaţi de tradiţiile specifice nordului şi sudului Europei erau acum fiecare direct expuşi la designurile şi tehnicile celorlalţi, nu prea se făcea schimb



O galeră mare veneţiană dintr-un tratat de construcţii navale al lui Mihail din Rodos. Galerele mari au contribuit la impunerea unui comerţ maritim regulat între Genova şi Veneţia, pe de o parte, şi pieţele din Flandra, în nord-vestul Europei, pe de altă parte. Deşi iniţial erau nave de război cu rame, principalul lor mijloc de propulsie era o velă latină masivă, ramele fiind rezervate pentru propulsie auxiliară. Prin amabilitatea lui David McGee (ed.), The Book of Michael of Rhodes*, vol. 1,* Facsimil: A Fifteenth-Century Maritime Manuscript*, imagine de la p. 236.*
© 2009 Massachusetts Institute of Technology, cu permisiunea MIT Press.

de tehnologii de construcţie a navelor. Constructorii mediteraneeni au adoptat cîrma pe axul longitudinal şi anumite elemente esenţiale ale cogii, iar nord-europenii au construit galere după modelul celor din Mediterana. Dar în nord navele se construiau începînd tot cu bordajul şi aveau o singură pînză pătrată[87], pe cînd la cele din sud construirea începea cu osatura, acestea avînd vele latine, adesea fixate pe două sau mai multe catarge. O altă diferenţă este că galerele comerciale mediteraneene erau mult mai mari decît cele nordice. Deşi coga de la Bremen era mică, cu o capacitate de aproximativ 50 de tone, cele mai mari cogi transportau doar de trei ori mai mult, abia jumătate din capacitatea unei *tarette*. Altfel spus, în 1439, o galeră mare veneţiană care pleca din Southampton avea la bord 2.783 de valuri de pînzeturi şi mai mult de 14.000 de tone de cositor[88], pe cînd o cogă nordică obişnuită transporta doar 752 de valuri[5*].

Pentru moment, chiar şi nişte schimbări uşoare ale vaselor din nord şi sud erau suficiente pentru a transforma comerţul maritim regional şi interregional. O capacitate mai mare, echipaje mai mici şi posibilitatea de a naviga pe distanţe lungi fără a opri pentru aprovizionare au dus la reduceri importante ale costurilor de transport, care erau deja semnificativ mai scăzute decît cele pentru transportarea mărfurilor pe uscat. Conform negustorului florentin Francesco Balducci Pegolotti, în 1336, costul de transport al unui sac de lînă pe o distanţă de 700 de mile de la Londra pînă în estuarul Gironde era o optime din costul transportului aceluiaşi sac pe o distanţă de 400 de mile pe uscat[89], din Gironde pînă în portul Aigues-Mortes. În acest caz, transportul pe uscat era de 14 ori mai scump decît pe mare.

Navlurile au scăzut cu un sfert în secolul al XIV-lea şi au continuat să scadă şi în secolul al XV-lea. Pegolotti a calculat că transportul reprezenta aproape un sfert din preţul plătit pentru alaun (un fixator pentru vopseluri) şi 30% pentru un tip de pigment albastru, dar după mai puţin de un secol, costurile de transport pentru aceleaşi bunuri reprezentau doar 8% din preţ.

În ceea ce priveşte confortul pe navă, nu au avut loc îmbunătăţiri. Dimpotrivă, creşterea dimensiunii şi capacităţii navelor a dus probabil la înrăutăţirea condiţiilor. Echipajele galerelor dormeau pe banchetele lor, în timp ce pelerinii şi negustorii dormeau sub punte, într-un disconfort deloc de invidiat. Reglementările de la Marsilia din secolul al XIII-lea impuneau un minimum de sub un metru pătrat pentru fiecare pasager pe navele cu pelerini şi aceasta a rămas norma timp de sute de ani[90]. „Cuşetele pelerinilor sînt astfel rînduite", scria fratele Felix Fabri într-o descriere din 1483 care era probabil valabilă pentru toate navele de la vremea aceea, „încît, pe toată lungimea navei sau mai curînd a calei, cuşetele sînt una lîngă alta, fără spaţiu între ele, iar pelerinii dorm unul lîngă altul, de-a lungul ambelor coaste ale corabiei, cu capul către coasta navei şi picioarele întinse unul spre celălalt. De vreme ce cala este lată, pe mijloc, între cuşete, stau tot felul de lăzi şi cuferele pelerinilor"[91]. Pe corabia lui Fabri, în cală nu era altă lumină în afară de cea care pătrundea prin patru trape de pe puntea principală, care erau şi singurele surse de aer proaspăt. Acestea nu erau însă de prea mare ajutor, deoarece „întreaga galeră, şi pe dinăuntru, şi pe dinafară, este acoperită cu cea mai neagră smoală, pînă şi parîmele, scîndurile şi toate celelalte, ca să nu putrezească uşor în apă". Senzaţia de claustrofobie era exacerbată de duhoarea apei de santină, care se aduna într-un puţ în jurul catargului principal. Conform lui Fabri, „acest puţ nu conţine mizeria oamenilor, ci toată apa care intră pe văzute sau pe nevăzute în galeră se scurge şi se adună în puţ şi din el se ridică un miros cît se poate de dezgustător, un miros mai urît decît din orice latrină plină cu scîrnă de om". Asemenea condiţii nu erau mai rele decît cele de

pe vasele cu pupa rotunjită, iar datorită vitezei şi siguranţei galerelor mari, erau mijloacele de transport preferate de cei care îşi puteau permite. Avînd în vedere condiţiile jalnice descrise de fratele Felix, pare ciudat pentru sensibilităţile epocii moderne că nu au fost amintite de mai mulţi oameni. Însă descrierile condiţiilor de pe nave sînt rare, chiar şi în corespondenţa negustorilor a căror ocupaţie îi obliga să petreacă perioade îndelungate pe mare.

Schimburile comerciale

În secolul al XI-lea, meseria de negustor era adesea moştenită din tată în fiu, dar asocierea cu negustori care nu erau membri ai familiei era un lucru obişnuit. Au fost concepute atît mecanisme formale, cît şi informale pentru a garanta tranzacţiile oneste între negustorii care nu erau înrudiţi. Deşi exista uneori şi colaborare între comercianţi de diferite religii[92], mai ales în Mediterana, majoritatea asocierilor se făceau în cadrul aceleiaşi religii, fiecare guvernată de propriile legi. Cu toate acestea, indiferent de religie, între negustori existau atît colaborare, cît şi concurenţă, ei făcînd schimb de informaţii sau avînd grijă la nevoie de afacerea celuilalt. În Dar al-Islam, liderul comunităţii negustorilor era cunoscut drept reprezentantul lor[93] (*wakil al-tujjar* în arabă), a cărui principală, dar nicidecum unică funcţie era să-şi reprezinte colegii de breaslă în litigii. În plus, reprezentantul negustorilor avea şi rol de bancher, transmitea corespondenţa şi gestiona un depozit pentru clienţii săi. Aceste antrepozite, numite *fonduks* în arabă[94], se găseau în diferite oraşe din Africa de Nord şi din Orientul Apropiat şi serveau aceluiaşi scop ca şi cartierele rezervate negustorilor străini din Constantinopol.

Toţi transportatorii care soseau în porturile musulmane erau obligaţi să plătească taxe[95], dar sumele variau în funcţie de statutul fiecăruia: de la 1,5 la 2% din cîştigurile anuale pentru

musulmani, 5% pentru nemusulmanii care trăiau în Dar al-Islam şi 10% pentru nemusulmanii care trăiau în alte părţi. Cei din urmă puteau face comerţ în porturile musulmane cu condiţia să deţină un certificat de liberă trecere numit *aman*, care era valabil în toate porturile din Dar al-Islam. Aceste paşapoarte garantau libertatea religioasă, drepturi testamentare, dreptul de aprovizionare şi reparare a corăbiilor, abolirea dreptului asupra epavelor, imunitatea diplomatică şi permisiunea de a se adresa conducătorului comunităţii musulmane, printre altele, şi erau rezultatul unor negocieri sau al unui tratat între imam şi un stat creştin. Înarmaţi cu un *aman*[96], negustorii puteau face comerţ şi în timpul războaielor dintre state creştine şi musulmane, iar în Alexandria şi Damietta existau vase comerciale creştine chiar şi în toiul operaţiunilor navale ale lui Saladin împotriva statelor cruciate[97], între 1179 şi 1187.

Asemenea garanţii asigurau accesul creştinilor la pieţele musulmane, iar deşi extinderea unor privilegii comerciale între statele creştine reflectă un efort similar de a deschide pieţele, creştinii nu au dezvoltat nici o politică asemănătoare faţă de musulmani. Europenii latini erau în general ostili faţă de cei de alte credinţe, iar juriştii musulmani au descurajat comerţul în afara Dar al-Islam pe motiv că expunerea la legi şi religii străine ar duce la coruperea spiritului, cel puţin în zona Mediteranei[98]. Această interdicţie nu era absolută şi exista o comunitate de negustori musulmani în Constantinopol cel puţin de la sfîrşitul secolului al X-lea, iar un tratat între Vasile al II-lea şi califul fatimid Abu al-‘Aziz Mansur stipula că rugăciunile pentru cel din urmă vor fi rostite în moscheea din Constantinopol. În 1189, Isaac al II-lea a negociat un tratat care permitea ridicarea unei a doua moschei. Un ambasador, un imam, mai mulţi muezini şi cititori ai Coranului au traversat marea spre capitala bizantină şi, conform biografului lui Saladin, „ziua în care au intrat în Constantinopol a fost o zi măreaţă între zilele Islamului; erau de faţă negustori şi călători în număr mare”[99]. Vest-europenii au fost oripilaţi, însă acceptarea musulmanilor de către bizantini se datora în parte

resentimentului împărtăşit faţă de cruciaţii apuseni.

Pe măsură ce numărul celor interesaţi de comerţul maritim creştea, iar corăbiile şi încărcăturile deveneau din ce în ce mai mari, investitorii au dezvoltat noi modalităţi de a-şi proteja investiţiile. Dispersarea riscului prin reţele de *commendae* şi alte contracte le-a oferit oamenilor o protecţie în afacerea inerent nesigură a comerţului maritim, iar marea evoluţie a perioadei medievale tîrzii a fost dezvoltarea asigurărilor. Deşi existau deja nişte forme primitive de asigurare – împrumutul maritim este considerat una dintre acestea –, abia în secolul al XIV-lea negustorii italieni au început să acorde prime de asigurare. Încă de la început, asiguratorii şi-au asumat riscuri ample: „Dumnezeu, mare, războinici, foc, aruncări peste bord, opriri de către prinţi, oraşe sau de oricare altă persoană, represalii, întemniţare, orice fel de pierdere, pericol, nenorocire, piedică sau dezastru care ar putea avea loc, în afară de împachetare şi vămi”[100], conform unui contract florentin din 1397. Furturile comise de ofiţeri sau de echipaj nu erau asigurate. Ca şi astăzi, primele variau în funcţie de anotimp şi de alte considerente, precum lungimea călătoriei, dacă vasul trebuia să străbată o zonă unde se ştia că bîntuie piraţii şi tipul de navă folosit[101]. (În mod obişnuit, galerele însemnau prime mai mici decît navele cu pupa rotunjită.) Prima de pe o poliţă scrisă în 1350 pentru o corabie care mergea de la Palermo la Tunis şi înapoi era de 14%, iar alte trei poliţe întocmite la Palermo în acelaşi an asigurau încărcături la tarife între 15 şi 20%. Tarifele au tins să scadă cu timpul – 8% pentru un drum pe Atlantic de la Cádiz la Sluis în 1384 şi 6% pentru o călătorie de la Constantinopol la Veneţia în anii 1430, între 12 şi 15% pentru lunga călătorie de la Londra pînă la Pisa în 1442, dar numai 5% pentru un drum cam la fel de lung între Sluis şi Pisa în 1450. În ciuda acestor tarife exorbitante – primele obişnuite de astăzi sînt în jur de 1% –, asiguratorii puteau pierde sume considerabile. Cu toate acestea, în general, în epoca medievală tîrzie, comerţul maritim era tot mai productiv şi mai profitabil, iar negustorii căutau cu înflăcărare noi pieţe şi

oportunităţi de cîştig, într-un efort care curînd avea să transforme lumea.

Între secolele al XII-lea şi al XV-lea, Europa a suferit o metamorfoză. Timp de milenii, subcontinentul despărţise Marea Mediterană de Marea Nordului şi Marea Baltică, dar în secolul al XIV-lea, o combinaţie de rute maritime şi fluviale lega toate ţărmurile Europei, transformînd-o în una dintre cele mai dinamice – dacă nu încă şi cele mai bogate – reţele comerciale din lume. Deschiderea fluviilor din estul Europei, de către varegi, unui comerţ continuu între Mediterana şi Marea Neagră, pe de o parte, şi Marea Baltică, pe de altă parte, spre sfîrşitul primului mileniu a fost reflectată în secolul al XIII-lea de negustorii genovezi şi veneţieni care au iniţiat ruta maritimă apuseană din Mediterana către Marea Nordului. Aceasta a facilitat transmiterea unor bunuri, idei şi, mai puţin dezirabil, a unor boli. Pînă în secolul al XV-lea, comerţul în Europa era atît de interconectat, încît în Bruges se puteau cumpăra blănuri ruseşti fie de la negustorii hanseatici din Marea Baltică, fie de la veneţieni, aduse din Tana, de la Marea Neagră[102].

Deşi comerţul vremii era în transformare, volumul total al mărfurilor transportate la Veneţia timp de un an întreg în secolul al XV-lea ar încăpea probabil într-o singură navă de transport din secolul XXI. Cu toate acestea, navele de transport marfă moderne sînt de obicei operate de echipaje formate din mai puţin de 30 de oameni şi folosesc facilităţi aflate departe de centrul porturilor pe care le deservesc. În Europa medievală, comerţul maritim presupunea cantităţi imense de capital şi numeroşi oameni şi se afla în centrul identităţii civice a multor oraşe. În ultimă instanţă, ceea ce a făcut ca revoluţia comercială din Evul Mediu european să fie cu adevărat revoluţionară au fost ritmul tot mai rapid al schimburilor interregionale şi faptul că s-au investit resurse şi talent în căutarea constantă a unor noi pieţe, fie pe teritoriile cunoscute din bazinul Mediteranei şi Europa, fie pe tărîmurile fabuloase ale Orientului.

1* În general, autorii ortodocşi îi numeau franci pe catolici, iar autorii musulmani pe

creştini, indiferent de originea lor.

2* Conform tradiţiei, suveranii aveau dreptul asupra oricărei corăbii sau încărcături eşuate pe ţărmurile lor. Abolirea dreptului asupra epavelor a permis ca bunurile recuperate să le fie înapoiate proprietarilor de drept.

3** Balamaua şi bolţul sînt piese metalice, cu un ax vertical şi un lagăr care formează un pivot. Două sau mai multe balamale cu lagăr sînt fixate pe etambou (sau pe cadrul pupei) şi tot atîtea cu ax vertical de partea superioară a cîrmei. Acestea menţin cîrma fixată de cocă, permiţîndu-i în acelaşi timp cîrmaciului să o manevreze pentru a întoarce corabia.

4* Vinciul şi cabestanul sînt dispozitive mecanice care permit ridicarea unor greutăţi mari, diferenţa proeminentă fiind că tamburul în jurul căruia se înfăşoară funia este vertical la cabestan şi orizontal la vinci.

5* Un val însemna 2 yarzi pe 24 de yarzi, aproximativ 40 de metri pătraţi.

Capitolul 13

Epoca de aur a Asiei maritime

Pînă în secolul al XI-lea exista un flux comercial constant de-a lungul unor rute interconectate între extremitatea vestică şi cea estică ale Eurasiei pe mare şi pe uscat. Pentru această perioadă nu există relatări despre bunuri sau chiar oameni care să fi ajuns de pe coastele atlantice ale Marocului sau Spaniei pe ţărmurile de la Pacific ale Chinei ori Japoniei sau invers; dar există o posibilitate ca asemenea călătorii să fi avut loc şi asta se întîmpla cu siguranţă în secolul al XIV-lea. În timp ce afirmarea Egiptului Fatimizilor atrăgea comerţul în Marea Roşie, negustorii şi puterile navale creştine erau în plină ascensiune în Mediterana. Comercianţii evrei şi musulmani erau împinşi spre ramuri mai marginale ale comerţului sau abandonau Mediterana pentru Oceanul Indian, unde valorificau relaţiile comerciale stabilite în secolele anterioare. Astfel, au contribuit la satisfacerea apetitului zonei mediteraneene şi al Europei de Nord pentru mirodenii şi alte produse de lux din Orient şi au completat eforturile veneţienilor, genovezilor şi ale altor comercianţi creştini din Apus. Deja, călătoriile şi comerţul la mare distanţă din mările musonilor au intrat într-o etapă stabilă, matură. Dar aceasta nu ar trebui echivalată cu stagnarea. Extinderea comerţului maritim a dus la creşterea dimensiunii şi a numărului navelor, la încercări de a exercita puterea navală pe distanţe tot mai mari şi la progrese în privinţa echipamentelor de navigaţie, incluzînd

hărţile maritime tipărite şi busola.

Aspiraţiile maritime în China dinastiilor Song de Sud şi Yuan

La începutul secolului al XII-lea, principalele state din Asia de Nord-Est erau cel al Dinastiei Liao, fondată de kitani, care stăpînea nordul Chinei şi estul Mongoliei, Xi Xia din China Central-Nordică şi statul Dinastiei Song de Nord. După un secol şi jumătate, balanţa puterii a fost brusc răsturnată de jurcheni, supuşi ai Dinastiei Liao. După ce au proclamat întemeierea Dinastiei Jin, au cucerit capitala dinastiei kitanilor, Dadu (Beijing), şi în 1127 capitala Kaifeng a Dinastiei Song de Nord[1*]. Song Gaozong, fratele regelui capturat, a înfiinţat capitala dinastiei cunoscute sub numele Song de Sud la Lin-an (Hangzhou), prima şi singura capitală port maritim a unei Chine unificate. În timp ce comerţul maritim al Chinei se dezvolta de secole, adoptarea de către conducătorii Dinastiei Song a expediţiilor maritime reprezenta un efort deliberat de compensare a lipsei unor oportunităţi favorabile comerţului către nord şi vest. Această deschidere către mare fusese prefigurată de deplasarea progresivă a centrului politic al Chinei spre sud-est, dar a devenit o necesitate după întemeierea Dinastiei Jin a jurchenilor. 400.000 de chinezi au fugit spre sud, mulţi spre provinciile muntoase Jiangsu şi Fujian de pe coastă, unde agricultura era dificilă – cauza principală a dezvoltării lor lente. Această redistribuire demografică a stimulat continuarea urbanizării şi o creştere corespunzătoare a manufacturilor – mai ales ceramică – şi a comerţului.

Decizia de a transforma oraşul Lin-an în capitală a reflectat recunoaşterea de către elita conducătoare a importanţei comerţului maritim atît pentru cetăţenii de rînd, cît şi pentru

ocîrmuire, a cărei situaţie delicată poate fi rezumată după cum urmează. Înainte de căderea Kaifengului, două treimi din tributul plătit Chinei sosea pe mare. Era deja mult mai mult decît în secolele precedente, dar odată cu mutarea capitalei la Lin-an toate tributurile au început să vină pe mare, iar în primii ani ai Dinastiei Song de Sud, comerţul maritim reprezenta pînă la 20% din veniturile statului. Această situaţie nu ar fi fost posibilă fără un consimţămînt oficial la cele mai înalte niveluri, şi adoptînd o poziţie complet diferită de atitudinea tradiţională a tronului faţă de comerţul exterior, Gaozong a observat că „cîştigurile căpătate din negoţul cu străinii este foarte mare. Cînd totul mergea ca pe roate, cîştigul însemna uneori şi milioane [în *cash*]. Nu că-i mult mai bine aşa decît să punem biruri pe popor? De asta ne aplecăm cu atîta grijă asupra lui. Putem să fim astfel mai blînzi cu poporul şi să-l lăsăm să mai capete oleacă de cheag”[1].

Această schimbare de atitudine era benefică mai ales pentru negustorii din sudul Fujianului, dintre care mulţi erau etnici hokkieni care se apucaseră de comerţul maritim în timpul interregnului din secolul al X-lea. Odată cu restauraţia Dinastiei Song, au început să atragă tot mai mulţi negustori musulmani şi tamili la Quanzhou, care a devenit cel mai important port internaţional al Chinei. O importanţă mult mai mare pe termen lung a avut participarea directă a unor comercianţi hokkieni la negoţul cu Asia de Sud-Est. La început aceştia au acţionat sub tutela unor străini cu mai multă experienţă şi cu mai multe relaţii[2], dar, pe măsură ce şi-au perfecţionat cunoştinţele de navigaţie şi cele legate de pieţe, hokkienii au început să acţioneze pe cont propriu şi pentru prima dată un număr mare de comercianţi chinezi particulari s-au aventurat pe mare pe socoteala lor şi cu propriile corăbii. Deşi făceau comerţ chiar şi în sudul Indiei, majoritatea hokkineilor nu navigau de obicei mai departe de emporiile Java, Sumatra şi Peninsula Malacca, unde se găseau mărfuri din Apus aduse de negustori din Oceanul Indian. Axîndu-se pe pieţe relativ apropiate – sînt mai puţin de 200 de mile de la Quanzhou pînă la Strîmtoarea Malacca –, chinezii au

ajuns să domine rutele dintre Asia de Sud-Est şi China şi au întemeiat între timp comunităţi comerciale peste mări care în unele cazuri au rezistat pînă astăzi.

Cu toate acestea, marinarii din Apus erau încă răspunzători pentru o parte considerabilă din comerţul exterior al Chinei[3], iar în Quanzhou se afla o importantă comunitate de expatriaţi. Un autor de la începutul secolului al XIII-lea scrie despre „două feluri de venetici – unii au pielea albă şi ceilalţi neagră – care trăiau în Quanzhou pe uliţa veneticilor”[4]. Aici se face o distincţie generală probabil între arabii şi perşii din Asia de Sud-Vest şi indienii şi malaysienii din sudul şi sud-estul Asiei. Oraşul modern se laudă cu numeroasele rămăşiţe de moschei musulmane, temple hinduse şi inscripţii tamile şi arabe. Inscripţiile bilingve în tamilă şi în chineză indică o comunitate din sudul Indiei originară din portul Nagapattinam, aflat sub stăpînirea Dinastiei Chola, în timp ce lucrarea lui Zhao Rugua din secolul al XIII-lea *Despre negoţul chinez şi arab* confirmă existenţa unui trafic comercial direct între Quanzhou, Malabar şi Gujarat[5].

Pe măsură ce negustorii chinezi au obţinut o parte tot mai însemnată din mărfurile destinate pieţei de consum în plină dezvoltare, treptat, vechiul sistem al tributurilor a fost abandonat. Conducătorii din sud-estul Asiei nu mai erau nevoiţi să promoveze vînzarea mărfurilor lor în China, şi avînd în vedere veniturile substanţiale din taxe şi dreptul de a cumpăra şi revinde mărfurile la preţuri favorabile, statul chinez nu mai avea nevoie să irosească bani şi efort cu demnitarii care veneau în vizită. Însă comerţul deschis avea şi consecinţe negative asupra Chinei, care a trecut printr-o criză atît de severă de metale preţioase şi *cash* de cupru, încît între 1160 şi 1265, o serie de împăraţi au interzis exportarea lor, „le-au ordonat ofiţerilor responsabili să folosească în locul acestora doar mătase, mătase cusută grosolan, brocart, mătase imprimată, porţelan şi obiecte de lac pentru a face comerţ”[6] şi au dat legi somptuare pentru a limita importarea unor podoabe precum perlele şi penele. Ceramica a rămas una dintre principalele mărfuri de export ale Chinei, producerea

acesteia concentrîndu-se în jurul porturilor Mingzhou, Wenzhou, Quanzhou şi Guangzhou. Indiferent dacă, din punctul de vedere al volumului ori al valorii, reprezentau o parte mai mare sau mai mică a exporturilor Chinei decît mătasea sau produsele perisabile, obiectele din ceramică au fost descoperite în număr mult mai mare în situri arheologice terestre şi acvatice din Coreea şi Japonia pînă în Africa de Est şi Levant. Distribuirea acestora concordă cu menţiunile scrise. Negustorul Sulayman lăudase obiectele de ceramică smălţuite chinezeşti în secolul al IX-lea, dar ele nu sînt menţionate ca produse de export importante în izvoarele chineze mai devreme de secolul al XI-lea, iar două sute de ani mai tîrziu Zhao Rugua a putut preciza ce tipuri de ceramică erau exportate şi în ce ţări, din Filipine pînă în Zanzibar[7].

Ascensiunea Chinei în timpul Dinastiei Yuan

Oricît de mult s-au deschis lumii de dincolo de mări, mulţi chinezi din timpul Dinastiei Song au sperat să recîştige teritoriul pierdut în favoarea Dinastiei Jin a jurchenilor şi a imperiului Xi Xia. Dornică să susţină orice potenţiali aliaţi[8], în 1196, curtea a numit un conducător de trib mongol pe nume Temugin „împuternicit cu omorîrea bandiţilor”. Un deceniu mai tîrziu, mongolii l-au ales pe Temugin împărat, cu numele Ginghis (Genghis) Han. După ce a unificat triburile de pe Platoul Mongol, acesta a pornit într-o campanie împotriva Dinastiei Jin a jurchenilor, duşmanii tradiţionali ai mongolilor. Pînă în 1217, mongolii eliminaseră autoritatea Dinastiei Jin la nord de Fluviul Galben, dar forţele acesteia din provincia Henan erau pe o poziţie aproape inexpugnabilă. Fiul şi succesorul lui Ginghis, Ogedei, a negociat cu împăratul din Dinastia Song acordarea permisiunii de a mărşălui pe teritoriul lor pentru a ataca din sud Dinastia Jin. Conducătorii Song au acceptat cu reticenţă, însă, cînd Dinastia Jin a fost învinsă, au încercat să ocupe teritoriul cucerit de mongoli,

oferindu-i lui Ogedei un bun pretext pentru a ataca teritoriile aflate la sud de Yangtze. Armata mongolă era probabil cea mai bună din lume, dar Dinastia Song le-a ţinut piept mai mult de jumătate de secol datorită superiorităţii numerice şi a faptului că apăra un teritoriu străbătut de fluvii şi canale, nepotrivit pentru călăreţi, ce reprezentau baza armatei mongole.

Acest avantaj geografic a fost sporit de faptul că, încă din secolul al XI-lea, Dinastia Song menţinuse o flotă fluvială permanentă ale cărei nave şi arme erau cu mult mai avansate decît cele din alte părţi. Principala navă de război era un vas cu zbaturi acţionate manual, unele modele excepţionale avînd mai mult de 20 de roţi cu zbaturi şi echipaje de 200-300 de oameni. Cu timpul, numărul maxim de roţi a fost stabilit însă la şapte, una dintre ele fiind fixată pe axul longitudinal al cocii, fie la mijlocul navei, fie la pupă. Pînă în anii 1200, chinezii realizau deja şi adevărate bombe explozive, cele mai distrugătoare dintre acestea fiind numite „bombe-tunet”[9]. Pentru a lupta cu Dinastia Song de pe picior de egalitate, mongolii şi-au construit şi ei o flotă de nave cu zbaturi, cu care şi-au croit drum de pe fluviul Han spre Yangtze şi Lin-an, pe care forţele lui Kubilai-Han l-au cucerit în martie 1276. Deşi împăratul s-a predat, loialiştii Dinastiei Song i-au dus la adăpost pe doi dintre fiii mai mici ai acestuia, mai întîi la Fuzhou şi apoi la Guangzhou. Sosirea unei flote a Dinastiei Yuan pe Fluviul Perlelor în 1279 i-a forţat pe fidelii Dinastiei Song să ridice iar ancora; iar pentru ca fiul regelui să nu fie capurat, se spune că tutorele lui l-a luat în braţe şi s-a aruncat cu el în mare.

Urmărirea înverşunată a ultimelor rămăşiţe ale rezistenţei Dinastiei Song a fost doar o anticipare a aspiraţiilor maritime tot mai îndrăzneţe ale lui Kubilai. Deşi era originar din centrul Asiei şi şi-a stabilit capitala la Dadu pentru a fi mai aproape de inima teritoriului mongol, nici un alt conducător chinez nu a mai promovat vreodată activităţile maritime – construirea unor canale, comerţul de coastă şi patru expediţii maritime majore – cu entuziasmul arătat de nepotul lui Ginghis-Han şi fondatorul Dinastiei Yuan. Dacă Dinastia Song de Sud se îndreptase spre

mare de nevoie, Kubilai pare să fi considerat marea o prelungire a stepei. Mongolii au avut iniţiativa acestor campanii expansioniste, însă acestea au fost posibile datorită moştenirii lăsate de Dinastia Song în ceea ce priveşte construcţiile navale, navigaţia şi organizarea comercială. Numărul total de vase la care a avut acces Dinastia Yuan era uluitor. În 1257, mai mult de 19.000 de nave au fost înregistrate doar în prefecturile Mingzhou, Wenzhou şi Taizhou[10], iar o cincime dintre acestea aveau o lăţime de peste trei metri. Cînd Dinastia Yuan a cucerit Fujianul, de-a lungul coastei operau aproximativ 7.000 de corăbii, iar pe fluvii aproape de două ori mai multe. Înfrîngerea Dinastiei Song a permis unui număr imens de vase să fie folosite în scopuri variate, dar Dinastia Yuan a iniţiat un proiect ambiţios de construţie şi în 1273 a comandat 2.000 de corăbii la toate şantierele din întreaga ţară. Un deceniu mai tîrziu, cererea mare de cherestea l-a făcut pe călugărul budist Duanhong să excalme cu disperare: „Zeci de mii de copaci au fost tăiaţi [pentru construcţia de nave]; munţii cei verzi au fost loviţi de năpastă”[11]. Deşi problema despăduririlor exista de dinaintea Dinastiei Yuan, în cele opt secole care au trecut de atunci situaţia nu a mai fost remediată. Către sfîrşitul secolului al XIV-lea, criza de cherestea a făcut dificilă construirea navelor în ţară şi în timpul dinastiilor Ming şi Qing mulţi negustori comandau corăbii în Siam (Thailanda) şi Borneo, unde costurile de construcţie a navelor puteau fi şi cu 40-70% mai mici decît în China[12].

În timpul Dinastiei Yuan, funcţionarii au continuat eforturile Dinastiei Song de a îmbunătăţi navigaţia prin dragarea unor canale, construirea unor depozite, docuri şi ancoraje, ridicarea unor faruri şi semnale luminoase şi dezvoltarea unor rute navale mai sigure. Divizarea Chinei între Dinastia Jin a jurchenilor şi Dinastia Song de Sud fusese însoţită de o dezvoltare a contrabandei cu cereale din ţară de-a lungul coastei, între Delta fluviului Yangtze şi Peninsula Shandong. Odată cu instaurarea noii dinastii, contrabandiştii – dintre care mulţi au susţinut Dinastia Yuan de la început – au început să lucreze pentru stat,

transportînd cereale în jurul Peninsulei Shandong şi prin Golful Bohai[13], spre portul Tianjin al oraşului Dadu (numit pe atunci Zhigu). Din cauza practicii seculare de a naviga aproape de înşelătoarea coastă, unde apele erau pline de bancuri de nisip, s-au pierdut multe corăbii, mult timp, mulţi bani şi multe vieţi omeneşti pînă în 1239, cînd foştii piraţi Zhu Jing şi Zhang Xuan au iniţiat o rută maritimă prin ape mai adînci care evita cu grijă peninsula, sezonul de navigaţie începînd astfel mai devreme. Ceea ce fusese pînă atunci o călătorie de o lună sau mai mult, cu pierderi îngrozitoare, a devenit o călătorie de aproximativ zece zile cu pierderi totale de doar 1%. În perioada sa de maximă prosperitate, la începutul secolului al XIV-lea, serviciul maritim transporta cu regularitate mai mult de două milioane de piculi de orz, recordul fiind de trei milioane şi jumătate de piculi în 1329, ultimul an pentru care există documente.

Dezvoltarea acestei rute a fost necesară deoarece Kubilai şi-a stabilit capitala la Dadu, care deocamdată nu avea ieşire la Marele Canal. În 1194, Fluviul Galben şi-a ieşit din matcă la vest de Kaifeng, vărsîndu-se în fluviul Huai He şi, în cele din urmă, în Yangtze. Principalul braţ al Fluviului Galben nu avea să se mai verse din nou în mare la nord de Peninsula Shandong pînă în 1855. Redirecţionarea braţului principal al fluviului a dus la întîrzieri în finalizarea canalelor care formează capătul nordic al Marelui Canal. Ultima porţiune, Canalul Huitong[14], a fost deschis în anii 1320, dar ruta maritimă a rămas drumul preferat pentru transportarea cerealelor pînă în 1417, cînd Canalul Huitong a fost lărgit suficient pentru ca toate cerealele destinate capitalei din nord să fie transportate eficient pe apele interioare.

Expansiunea rapidă a comerţului maritim pe distanţe lungi a dus la progrese corespunzătoare şi în practica navigaţiei[15], inclusiv dezvoltarea unei busole primitive. Chinezii cunoşteau de mult proprietăţile acului magnetizat, dar utilizarea de către ei a „acului care arată sudul” s-a limitat sute de ani la geomanţie şi feng shui. Prima menţiune privind folosirea busolei în navigaţie ne parvine dintr-o lucrare scrisă în 1117 de Zhu Yu, fiul unui

funcţionar şi guvernator al portului Guangzhou, legătură care i-a oferit autorului prilejul de a intra în lumea marinarilor. Într-o descriere a transportului maritim, Zhu abordează pe scurt practica navigaţiei: „Cîrmacii corabiei sînt obişnuiţi cu linia coastelor: noaptea se călăuzesc după stele, iar ziua după soare”[16]. Ca şi marinarii care navigau în apele puţin adînci din nord-vestul Europei, ei foloseau o sondă pentru a măsura adîncimea apei, pe care o utilizeau în acelaşi fel: „Întrebuinţau şi o frînghie lungă de o sută de picioare, cu un cîrlig la capăt, pe care îl coborau în apă ca să agaţe bucăţele de pămînt de pe fundul mării; după [aspectul şi] mirosul lui ei pot să-şi dea seama cam pe unde se află”. Zhu remarcă, de asemenea, că „pe vreme rea se uită la acul care arată sudul”.

Busola chinezească era formată dintr-un ac înfipt într-o tulpină de papură ca să plutească într-un bol cu apă. În „busola uscată” concepută în Mediterana şi în Europa în secolul al XIII-lea şi introdusă în Asia de nişte marinari europeni în anii 1500, acul este fixat pe un pivot şi calibrat pe o roză vînturilor. Prima referire la o busolă în Oceanul Indian datează din 1232, dar la est de Suez busolele erau de tipul celor chinezeşti, cu apă. Totuşi, elementul comun tradiţiilor occidentală şi orientală este faptul că busola era folosită ca substitut pentru navigaţia celestă pe vreme aspră şi că a permis prelungirea sezonului de navigaţie[17]. „În timpul nopţii, de multe ori nu poţi să opreşti [din cauza vîntului sau a curenţilor de derivă], de aceea cîrmaciul trebuie să navigheze după stele sau după Ursa Mare. Dacă noaptea cerul este noros, atunci foloseşte acul care arată sudul şi nordul.”[18] Astfel scria autorul unei *Istorii ilustrate a unei solii în Coreea* în 1124. Cînd a fost publicată, 30 de ani mai tîrziu, această lucrare includea şi ceea ce se consideră a fi prima hartă tipărită din lume[19]. În secolul al XIV-lea, chinezii realizau „hărţi ale căilor maritime după busolă”[20], indicînd capuri compas şi distanţe. Întrebarea dacă din China s-a răspîndit cunoaşterea busolei în Mediterana şi Europa a provocat mai curînd discuţii aprinse decît lămuriri, însă, chiar dacă principiile elementare ale busolei îşi au

originea în altă parte, perfecţionările care au avut ca rezultat busola magnetică au evoluat independent în Vest.

Dinastia Yuan a făcut puţine schimbări în sistemul maritim de colectare a veniturilor stabilit de predecesorii săi. A mărit numărul porturilor care aveau *shibosi* [vamă] la şapte şi funcţionarii au început şi ei să facă afaceri închiriindu-le corăbii şi oferindu-le capital negustorilor străini şi împărţind profiturile în proporţie de 70-30%, statul lunîndu-şi partea cea mai mare[21]. Această practică a fost pusă în aplicare în timpul unei scurte interdicţii privind comerţul maritim privat în anii 1280[22] (o altă interdicţie a avut loc în anii 1310), dar a continuat chiar şi după abrogarea acesteia. În anii 1290, împăratul a emis 21 de edicte ce reglementau desfăşurarea comerţului internaţional. Majoritatea specificau taxele vamale la importuri (o cincisprezecime pe bunurile neprelucrate, 10% pe cele superioare), pedepse pentru eludarea taxelor şi pentru contrabandă, cu referire mai ales la clericii budişti, daoişti, nestorieni şi musulmani care „de multe ori scoteau din ţară oameni de rînd care se duceau să facă negoţ dincolo de graniţe şi căutau în taină să nu dea statului partea ce i se cuvenea”[23]. Erau reglementări privind înarmarea negustorilor, documentele de care aveau nevoie căpitanii pentru navele şi echipajele lor şi porturile străine pe care le puteau vizita. Edictele interziceau în acelaşi timp traficul cu anumite încărcături, în parte pentru stabilitatea economiei şi în parte din considerente strategice: „Aur, argint, aramă, bărbaţi sau femei nu se vor vinde în ţări străine”[24].

Nici una dintre aceste restricţii nu a avut un efect dăunător asupra sectorului maritim al Chinei ori asupra cîştigurilor imperiale. Negustorul scriitor veneţian Marco Polo a vizitat Quanzhou în anii 1270 şi a notat: „Splendidul oraş Zaiton [Quanzhou] este portul în care opresc toate corăbiile care sosesc din India încărcate cu scumpeturi şi nestemate de mare preţ şi mărgăritare mari şi frumoase”[25]. Comparînd Quanzhou cu cel mai mare port cunoscut de cititorii săi, continua: „Şi vă încredinţez că pentru fiecare corabie cu care se duce la

Alexandria sau spre alte tărîmuri ca să ia piper pe care să-l vîndă în lumea creştină, prin Zaiton trec o sută. Căci trebuie să ştiţi că este unul din cele două porturi de pe lumea asta prin care trec cele mai multe mărfuri". Costul de transport şi taxele ajungeau la jumătate din valoarea mărfurilor importate de negustori, „dar, din jumătatea care le rămîne, capătă aşa un cîştig, că nu cer altceva decît să vină înapoi cu altă încărcătură. Aşa că puteţi cu uşurinţă să vă închipuiţi că obolul adus de [Quanzhou] la vistieria lui Kubilai-Han este destul de însemnat". Avînd în vedere profiturile comerţului maritim, nu este de mirare că Marele Han îl încuraja.

Campaniile Dinastiei Yuan împotriva Japoniei şi Javei

Ca întotdeauna, comerţul maritim al Chinei era orientat în primul rînd spre sud, dar Dinastia Yuan şi-a îndreptat atenţia către Japonia. Retragerea Coreei de pe mare avusese ca rezultat schimburi limitate între sudul Coreei şi Japonia de la începutul secolului al XI-lea[26], iar sarcina de a revitaliza comerţul exterior al Japoniei le-a revenit negustorilor din timpul Dinastiei Song. La sfîrşitul secolului al XII-lea Japonia a trecut printr-o transformare majoră care a dus la ascensiunea clasei războinicilor ce va domina societatea japoneză pînă la Restauraţia Meiji în anii 1860. Pentru cea mai mare parte a secolului războaiele au bîntuit Japonia, dar adevăratul tur de forţă a venit odată cu Războiul Genpei (1180-1185), o luptă pentru succesiune între clanurile Taira (Heike) din centrul Insulei Honshu şi Minamoto (Genji), a cărui capitală se afla la est de Kamakura, în apropiere de actualul Tokyo.

Conflictul s-a încheiat cu bătălia navală de la Danno Ura, în Strîmtoarea Shimonoseki, între Kyushu şi Honshu, la

extremitatea vestică a Mării Interioare. Potrivit *Poveştii familiei Heike*, o compilaţie din secolul al XIV-lea de poveşti despre război, „cei din clanul Genji aveau mai mult de 3.000 de bărci; cei din clanul Heike, doar puţin peste o mie, cuprinzînd şi cîteva vase mari cum au chinezii”[27]. Restul erau ambarcaţiuni mici şi se spune că un funcţionar local ar fi trecut în tabăra cealaltă „cu toţi oamenii aflaţi sub comanda sa – cu totul, mai mult de 2.000 – şi le-a poruncit să abordeze vreo 200 de bărci”. Bătălia s-a încheiat cînd războinicii din clanul Genji „au abordat vasele celor din clanul Heike, ucigîndu-i pe marinari şi pe timonieri cu săgeţi sau tăindu-i cu săbiile”. Se spune că împăratul, care avea 8 ani, s-a înecat cînd bunica lui „l-a luat în braţe. Liniştindu-l, i-a spus: «Mai este o capitală acolo, jos, sub valuri!». Aşa că s-au aruncat în marea adîncă de 1.000 de braţe”[28]. Înfrîngerea clanului Taira era definitivă, dar, potrivit unei supoziţii, se poate ca unii supravieţuitori – poate şi împăratul care a fost văzut ultima oară aruncîndu-se în mare – să fi fugit în Insulele Ryukyu[29]. Această teorie este sugerată de numărul mare de oameni pe care îi cheamă Taira şi de expresii de la curtea perioadei Heian în dialectul ryukyuan şi de dezvoltarea bruscă a comerţului maritim al Insulelor Ryukyu în această perioadă, două dintre principalele produse exportate fiind sulful pentru incipienta industrie chineză a prafului de puşcă şi caii.

După bătălia de la Danno Ura, puterea a fost preluată de clanul Minamoto. Deşi shogunii Minamoto au uzurpat progresiv multe dintre prerogativele împăratului şi exercitau adevărata putere în regat, împăratul şi shogunul au rămas surse de influenţă distincte, cel dintîi în capitala Kyoto, celălalt la Kamakura. Aceste centre multiple de autoritate au stimulat comerţul în interiorul Japoniei, precum şi cu Coreea şi China. Atît de dezvoltat era acesta din urmă, încît o istorie locală a Chinei din 1259 făcea afirmaţia exagerată că, „cu navele înşirate una după alta, japonezii trec marea cea furtunoasă şi vin să-şi vîndă mărfurile”[30] la Mingzhou. Această relansare a comerţului a fost alimentată în parte de debutul unei economii monetare[31], bazată

pe *cash* de aramă aduşi din China; japonezii au început să distribuie propriile monede abia pe la sfîrşitul anilor 1500. Dezvoltarea unor instrumente financiare a facilitat transferul de fonduri între negustori, în timp ce ghildele meşteşugarilor – a producătorilor de saké, a ţesătorilor de bumbac şi a cămătarilor, printre alţii – le-au oferit meseriaşilor şi negustorilor un statut care pînă atunci le fusese refuzat. Pînă la sfîrşitul secolului al XV-lea, se estimează că volumul comerţului pe Marea Interioară a Japoniei era egal cu cel al comerţului din Marea Baltică din aceeaşi perioadă, deşi aceasta este de 40 de ori mai întinsă.

Mongolii au încercat să obţină recunoaşterea hegemoniei lor de către japonezi înainte de a înfrînge definitiv rezistenţa Dinastiei Song, dar fără succes. În 1266, Kubilai-Han a trimis un sol pentru a se asigura că autoritatea sa supremă este recunoscută de Japonia, însă a fost refuzat. Rampa de lansare evidentă a unei invazii punitive era Peninsula Coreea, pe care mongolii o cuceriseră în cursul a şase campanii, între 1231 şi 1270. În ciuda sfaturilor coreenilor, care nu aveau nici un interes să lupte cu japonezii, Kubilai a ordonat construirea unei flote de invazie[32]. Coreenii care se opuneau au cerut sprijinul japonezilor, care au ezitat, iar invazia a început în noiembrie 1274. În varianta tradiţională, invazia mongolă a implicat între 30 şi 40.000 de soldaţi şi marinari[33]; o estimare mai prudentă ar fi că oştirea mongolă număra doar două sau trei mii de oameni şi că aceştia au fost întîmpinaţi cam de tot atîţea războinici japonezi. Mongolii au debarcat lîngă Hakata, pe Insula Kyushu, dar după mai multe bătălii au decis să se întoarcă acasă. Retragerea lor a coincis cu o furtună, deşi sursele chineze şi cele japoneze diferă în interpretarea semnificaţiei sale. Mongolii au pus accent pe forţa taifunului, punîndu-şi astfel înfrîngerea pe seama intervenţiei divine, dar cronicarii japonezi o menţionează doar în trecere şi nici unul nu o atribuie zeilor.

Deşi alarmantă, invazia mongolă nu i-a intimidat pe japonezi, care au început în acelaşi timp să plănuiască o invazie de pedepsire a Coreei şi să construiască un zid pe coastă pentru a

împiedica alte debarcări viitoare[34]. La aventura coreeană au renunţat, dar zidul şi-a dovedit eficienţa cînd mongolii i-au invadat pentru a doua oară, în 1281. Iarăşi, tradiţia vorbeşte despre o armadă avînd la bord cel puţin 100.000 de soldaţi şi marinari, deşi s-a sugerat şi că ar fi fost doar 10.000. Pornind din Coreea, forţele Dinastiei Yuan au cucerit rapid insulele Tsushima şi Ike, dar nu au găsit nici un loc potrivit pentru debarcare pe lîngă Hakata, din pricina zidului. O a doua flotă a sosit din China la vreo două luni după forţa de avangardă, dar invadatorii au fost limitaţi în mişcări şi hărţuiţi constant de japonezi, care i-au atacat pe vasele lor şi pe insule. Potrivit cronicilor japoneze şi mongole, flota mongolă a fost parţial distrusă de un taifun tocmai cînd se pregătea să plece. Cu toate acestea, singurii care descriu acest fenomen drept *kamikaze* sau „vînt divin”[35] sînt nişte curteni japonezi, dar termenul nu apare în însemnările celor ce au participat efectiv la luptă.

Vasele japoneze erau probabil mult mai mici decît cele chineze şi au jucat un rol proporţional minor în oprirea flotei Dinastiei Yuan. La bătălia de la Danno Ura din timpul Războiului Genpei se spunea că membrii clanului Heike au avut „cîteva vase mari cum au chinezii”[36], dar nu există nici un indiciu despre ce înseamnă asta, iar multe dintre ambarcaţiunile lor erau probabil vase mici, cu echipaje de doar zece oameni. Ilustraţiile din pergamentele narative ale lui Takezaki Suenaga[37], un veteran japonez al invaziilor Dinastiei Yuan, arată diferenţe evidente între vasele chineze şi cele japoneze, ca şi între vîslaşii coreeni şi războinicii mongoli. Vasele străine au punţi, cu guri pentru rame sub punte, în timp ce japonezii au vase fără punte propulsate cu ajutorul unor zbaturi sau ghiondere mînuite de membri ai echipajului care stăteau în picioare. Nici una dintre ambarcaţiunile chineze sau japoneze nu este reprezentată cu catarge sau vele, dar toate au capetele pătrate la pupă şi la provă şi cîrme pe axul longitudinal. Nu există nici o modalitate de a aprecia dimensiunea corăbiilor reprezentate în pergamentele lui Takezaki[38], dar este puţin probabil ca ambarcaţiunile japoneze să

fi avut o capacitate mai mare de 30 de tone (aproximativ 15 metri lungime) înainte de mijlocul anilor 1300. Potrivit documentelor portului Hyogo, doar şase dintre cele 1.600 de vase care au oprit acolo un secol mai tîrziu erau mai mari de o sută de tone, cam o treime din capacitatea navelor comerciale chineze din secolul al XIII-lea.

Kubilai a continuat să insiste asupra subjugării Japoniei, dar curînd şi-a îndreptat atenţia spre sud-estul Asiei, scena celui mai îndrăzneţ proiect maritim al Dinastiei Yuan: invadarea Javei, situată la 2.500 de mile de China. Aşa cum a fost şi în cazul Japoniei, al Vietnamului şi al altor vecini de pe continent, intenţia lui Kubilai era să fie recunoscut ca suzeran. Faptul că Java a devenit ţinta unei asemenea atenţii era o recunoaştere a statutului său de principal reprezentant al comerţului cu mirodenii din estul arhipelagului indonezian şi a potenţialului său de a fi o ameninţare pentru vasele care tranzitau Strîmtoarea Malacca. În 1222, o căpetenie locală pe nume Ken Angrok uzurpase tronul regatului javanez Kadiri (1045-1222) şi fondase regatul est-javanez Singosari. Succesorii săi ambiţioşi au profitat de faptul că el consolidase puterea şi au iniţiat o politică agresivă de expansiune în teritorii străine, proces care avea să atingă apogeul odată cu regatul Majapahit (1293-1528).

Java avea o poziţie geografică ideală pentru a domina comerţul Asiei Sud-Estice insulare. Surplusurile sale mari de orez i-au oferit o monedă de schimb valoroasă în comerţul cu Insulele Mirodeniilor, care erau izolate de negustorii străini de către flota şi politicile comeciale javaneze şi de către musoni. Java nu exercita un control efectiv asupra Strîmtorii Malacca, care era expusă atacurilor unor jefuitori din regiunea dintre Pagan şi Imperiul Kambujadesa[39]. Totuşi, oficialii Dinastiei Yuan îl considerau pe Kertanagara, ambiţiosul rege din Singosari, o ameninţare serioasă la adresa liberului tranzit prin strîmtoare. Convingerea chinezilor că Java exercita un control real asupra comerţului din Asia de Sud-Est este confirmată de descrierea lui Marco Polo, bazată mai curînd pe zvonuri decît pe observaţii

directe: „Bogăţia de pe insulă nu poate fi socotită. De pe insula asta şi-au dobîndit şi continuă să-şi cîştige negustorii din Zaiton [Quanzhou] şi din Manzi [sudul Chinei] mare parte din averea lor, iar aceasta este obîrşia celor mai multe dintre mirodeniile care ajung pe pieţele lumii”[40]. Deşi este puţin probabil să fi căutat să guverneze asupra Sumatrei învecinate, Kertanagara trebuie să fi fost la fel de dornic ca şi chinezii să prevină ascensiunea unor rivali.

În 1289, nişte soli trimişi de Dinastia Yuan în Java să discute despre aceste probleme s-au întors de la curtea lui Kertanagara desfiguraţi şi cu feţele tatuate[41]. Drept răzbunare, Kubilai a trimis o expediţie despre care se spune că număra 20.000 de soldaţi. Anticipînd această mişcare, Kertanagara a ordonat flotei lui să-i intercepteze pe monogoli, însă acţiunea a eşuat. Între timp, Kertanagara a fost ucis de rivalii săi din Kadiri, iar cînd forţele Dinastiei Yuan au ajuns în Java, ginerele şi moştenitorul său, Raden Vijaya, a promis că va deveni vasal al hanului dacă îl ajută să răzbune moartea lui Kertanagara. Forţele mongole şi javaneze au cucerit oraşul Kadiri, după care Raden Vijaya s-a întors împotriva foştilor săi aliaţi şi i-a pus pe fugă. Raden Vijaya a întemeiat statul Majapahit, cu capitala la Trowulan, pe fluviul Brantas, la aproximativ 55 de kilometri sud-est de actualul oraş Surabaya. În următorii 250 de ani, Majapahit a rămas puterea dominantă în comerţul maritim din apele Indoneziei şi a exercitat un anumit grad de hegemonie asupra unei părţi considerabile a arhipelagului. Conform *Istoriei regilor din Pasai* din secolul al XIV-lea, scrisă în nordul Sumatrei, „oameni în număr mare se îngrămădeau [în Majapahit]... Era un du-te-vino neîncetat al oamenilor din ţinuturile de peste mare care se supuseseră regelui. Dinspre răsărit veneau din Insulele Banda, din Seram... aducînd în dar ceară de albine, lemn de santal, coajă de massoia, scorţişoară, cuişoare şi nucşoară cu grămada”[2* 42]. Avînd un acces aproape exclusiv la Insulele Mirodeniilor, statul Majapahit a prosperat datorită creşterii cererii de mirodenii în Asia de Est, Orientul Apropiat şi Europa.

Poate că Dinastia Yuan a pierdut, însă cei 20.000 de chinezi – dintre care un număr considerabil se poate să fi rămas în Asia de Sud-Est ca prizonieri sau dezertori – au introdus moneda de aramă *cash* în economia javaneză[43]. Deşi javanezii bătuseră monede de aur şi argint încă din secolul al VIII-lea, în anii care au urmat expediţiei organizate de Dinastia Yuan, folosirea monedei *cash* s-a răspîndit de-a lungul arhipelagului pînă în Filipine. China a exercitat o influenţă considerabilă asupra evoluţiilor politice şi comerciale şi din alte părţi ale Asiei de Sud-Est. Campaniile Dinastiei Yuan în nordul Myanmarului şi în Vietnam au slăbit regatele Pagan, Angkor şi Dai Viet şi au facilitat dezvoltarea statelor thailandeze. La rîndul lor, acestea au atras interesul unor negustori chinezi care au avut un rol determinant în întemeierea regatului Ayutthaya[44] (1351-1767) pe o insulă de pe fluviul Chao Phraya, în amonte de actualul Bangkok. Prosperitatea regatului Ayutthaya depindea de o combinaţie între abilitatea militară a thailandezilor, însuşirea unor tehnici administrative din Angkor, controlul agriculturii extensive şi al resurselor din nord şi avantajele comerciale datorate accesului facil la comerţul maritim.

Campaniile Dinastiei Yuan sînt remarcabile prin ambiţia lor agresivă, iar aşa cum este cazul în general cu campaniile navale, provocarea logistică pe care o reprezintă trimiterea atîtor oameni şi vase la distanţe atît de mari nu poate să nu impresioneze, chiar dacă scopul nu a fost atins. Totuşi, aceste operaţiuni amfibii nu sînt singura manifestare a exploatării mării de către Dinastia Yuan. Mai importantă în multe privinţe a fost decizia lui Kubilai-Han, din 1292, de a trimite o prinţesă din Dinastia Yuan promisă ilhanului Persiei nu pe uscat, aşa cum ar fi fost de aşteptat din partea moştenitorilor stepelor la apogeul aşa-numitei *Pax Mongolica,* ci pe mare. Paisprezece corăbii au fost necesare pentru alaiul ei, din care făcea parte şi veneţianul Marco Polo, care se întorcea acasă împreună cu tatăl şi unchiul lui după ce petrecuseră un sfert de secol în China. Prosperitatea şi siguranţa mărilor musonilor la sfîrşitul secolului al XIII-lea sînt evidente nu

doar din faptul că Kubilai-Han l-a încredinţat pe agentul unei importante alianţe matrimoniale unei flote de corăbii. La fel de grăitoare, descrierea de către Marco Polo a călătoriei sale spre casă[45], care a durat 21 de luni, ocupă cam un sfert din cartea sa. Aceasta a fost una dintre cele mai populare cărţi din Europa în secolele XIV-XV şi, datorită faptului că descrierea porturilor de la Oceanul Indian şi mările Chinei era cel mai detaliat ghid disponibil, a servit ca vademecum pentru pionierii epocii de expansiune a Europei.

Marea în scrieri

Cartea lui Marco Polo a fost una dintre primele descrieri ale Asiei sau ale Oceanului Indian care au apărut într-o limbă europeană în cei opt sute de ani de cînd Cosmas Indicopleustes a vizitat Sri Lanka, cu un secol înainte de ascensiunea Islamului, şi a stîrnit o curiozitate nestinsă faţă de Orient. Ignoranţa colectivă a europenilor cu privire la teritoriile situate la mare distanţă de experienţa lor imediată – în esenţă, orice teritoriu aflat la est sau sud de Marea Neagră şi Mediterana – era mai mare decît a altor popoare cu care împărţeau spaţiul eurasiatic. Şi totuşi, curiozitatea lui Polo era caracteristică pentru spiritul vremii şi cam în această perioadă a existat o efuziune de scrieri descriptive despre lumea largă ale unor autori-călători din ţinuturi îndepărtate precum Europa creştină, Spania maură, Maroc, Persia şi China.

În cele patru secole cît au domnit dinastiile Song şi Yuan, cunoştinţele chinezilor despre Asia maritimă s-au îmbogăţit mai repede decît oricînd înainte sau după aceea. Există o tradiţie respectabilă a scrierilor chinezeşti despre Nanhai, dar dezvoltarea comerţului maritim cu sudul în timpul Dinastiei Song a fost un catalizator pentru dobîndirea şi descrierea sistematice ale unor cunoştinţe geografice şi economice[46], ilustrate de texte

precum *Descrierea popoarelor barbare* (sau *Însemnări despre naţii străine*) a lui Zhao Rugua[47], scrisă în jurul anului 1225. Şef al *shibosi* din Quanzhou, Zhao Rugua a avut acces la texte geografice şi istorii dinastice mai vechi, dar, datorită poziţiei sale oficiale în probabil cel mai aglomerat port din lume, era cel mai în măsură să relateze despre importurile şi exporturile Chinei şi despre locurile cu care făcea comerţ şi este primul autor chinez care a descris diferite părţi ale Africii, Asiei de Sud-Vest şi Mediteranei. Cartea lui Zhao este formată dintr-un index geografic şi un glosar de mărfuri. Acesta din urmă descrie 43 de tipuri de mărfuri, cele mai multe materii prime, de la camfor şi tămîie pînă la lemn preţios, mirodenii şi produse de origine animală precum fildeşul, cornul de rinocer şi ceara de albine. Restul sînt produse finite precum sticlă din India şi „mai multe dintre ţările locuite de *dashi* [arabi]", rogojini de ratan din Filipine şi bumbac brut şi prelucrat[48]. Originar din India, pînă la sfîrşitul secolului al XII-lea bumbacul era cultivat şi în Haian, Indochina, Filipine şi Indonezia. Indexul geografic descrie 46 de regiuni cu care China făcea comerţ, direct sau indirect, sau de care ştia Zhao Rugua din alte surse: de la „Ţările de pe Mare", precum Japonia, Filipine şi Borneo, pînă la ţările mai îndepărtate din Asia de Sud-Est, Oceanul Indian şi mările din jurul acestuia, de la Bagdad pînă pe coasta somaleză, şi o serie de porturi şi regiuni mediteraneene, inclusiv Alexandria, Sicilia şi Andaluzia.

Deşi cîţiva soli creştini şi negustori italieni făceau comerţ de-a lungul Drumului Mătăsii, care străbătea Asia dominată de mongoli, pentru majoritatea creştinilor europeni o călătorie spre est ridica probleme insurmontabile. Nu în ultimul rînd, printre acestea se numărau costul şi dificultatea navigării prin religia şi limbile necunoscute din Dar al-Islam, care se întindea de la ţărmurile Atlanticului pînă în India şi dincolo de care existau comunităţi musulmane pe toate rutele terestre şi maritime importante ce duceau spre China. Cel mai îndrăzneţ autor care s-a folosit de acest avantaj a fost călătorul marocan Ibn Battuta, care între 1325 şi 1354 a călătorit din Tanger pînă în China. Pe

drum s-a mai abătut de la Marea Roşie înspre Mombasa, a colindat cele mai importante porturi din vestul Indiei şi a fost cadiu (judecător) în Maldive, ai căror locuitori se convertiseră de curînd de la budism la islam. De acolo şi-a continuat drumul spre est, către China, prin Sri Lanka şi Strîmtoarea Malacca. Într-un moment uimitor care i-a dovedit că lumea este mică, Ibn Battuta scrie că în Fuzhou gazda sa l-a rugat să primească un alt negustor:

> După ce ne-am salutat, cînd am început să stăm de vorbă, mi-am dat seama că îl cunoşteam. L-am privit lung. El a spus: „Te uiţi la mine ca şi cînd m-ai cunoaşte". Eu i-am răspuns: „Din ce ţară eşti?". El mi-a spus: „Din Ceuta". I-am zis: „Eu sînt din Tanger". M-a salutat iarăşi şi a plîns şi am plîns şi eu. L-am întrebat: „Ai fost în India?". El mi-a răspuns: „Da, am fost în capitală, la Dihli". Cînd mi-a spus aceasta, mi-am amintit de el şi i-am spus: „Tu eşti al-Bushri!". Mi-a răspuns: „Da"[49].

Această întîlnire întîmplătoare a unor compatrioţi de pe coasta atlantică a Marocului într-un oraş-port de pe coasta pacifică a Chinei aflat la aproape 9.000 de mile marine distanţă atestă anvergura şi amploarea reţelelor maritime care deja legau mările Africii şi Eurasiei cu secole înainte de epoca expansiunii europene.

Ca observatori şi cronicari ai lumii, Ibn Battuta, Marco Polo şi alţi călători şi geografi nu erau mai prejos decît al-Masudi, Buzurg ibn Shahriyar sau Herodot. Se înscriu în diverse culturi şi diferenţe culturale, dar scrierile lor nu prea descriu viaţa de zi cu zi a celor care făceau negoţ pe mare şi ale căror activităţi au menţinut liniile de comunicaţii de-a lungul Eurasiei în secolele XIII-XIV. Cele mai multe informaţii despre modul de a gîndi şi practicile negustorilor medievali din Oceanul Indian şi Mediterana le obţinem din scrisorile Genizei de la Cairo[50].

Deoarece tradiţia iudaică interzice distrugerea hîrtiilor care conţin numele lui Dumnezeu, foarte multe documente şi scrisori redactate de membri ai reţelei comerciale evreieşti care îşi avea sediul în Cairo în secolele XI-XII au fost ascunse în *geniza* (magazia) unei sinagogi. Această corespondenţă face cîteodată aluzii la furtuni şi la probleme de aprovizionare în călătorii – pasagerii unei corabii trebuiau de obicei să-şi aducă singuri

hrană, tacîmuri şi aşternuturi pînă la sfîrşitul secolului al XIX-lea –, dar cam atît. Asemenea scrisori dau culoare imaginii noastre fragmentare despre lumea primilor negustori medievali prin faptul că se concentrează asupra tipului de probleme pe care le cunosc astăzi toţi cei a căror meserie îi poartă mereu pe drumuri: planuri duse la capăt, schimbări de ultim moment ale itinerarelor, bani picaţi din cer şi ocazii ratate. Multe dintre scrisori sînt pline de veşnicele îngrijorări universale legate de binele familiei şi al prietenilor, temerea provocată de faptul că nu au ajuns scrisorile aşteptate şi, cîteodată, veşti despre evenimente dramatice, de la naufragii pînă la piraterie şi război. Dar autorii se concentrează în primul rînd asupra afacerilor: cantităţile de bunuri vîndute, la ce preţ şi cui şi disputele iscate de reţelele complicate de livrare şi încredere pe care se bazau toţi negustorii. Scrisorile sînt pline de detalii despre desfăşurarea comerţului prin intermediari şi relaţii cu conducători străini.

Majoritatea acestor documente privesc viaţa comercială în Mediterana, dar un număr considerabil au fost scrise de negustori care au călătorit între Egipt şi India. Negustorii evrei erau de mult activi în Oceanul Indian, dar la răscrucea mileniilor, bogăţia Califatului Fatimid a îndepărtat comerţul de pieţele în declin din jurul Golfului Persic către Marea Roşie, în timp ce negustorii creştini atingeau o poziţie tot mai dominantă în comerţul pe Mediterana. Motivaţi de aceşti doi factori, negustorii musulmani şi cei evrei şi-au îndreptat atenţia spre bogăţia Oceanului Indian. Deşi majoritatea documentelor din Geniza au fost scrise de comercianţi activi în Mediterana, scrisorile oferă cele mai multe detalii asupra comerţului din Marea Arabiei, proaspăt relansat, însă despre care nu prea există alte izvoare scrise. Acestea arată, de asemenea, că şi cu două sute de ani înaintea lui Ibn Battuta, întîlnirile de genul celei avute de el în Fuzhou nu erau tocmai neobişnuite. Cele cinci familii de comercianţi din Oceanul Indian menţionate cel mai des în scrisorile din Geniza erau originare din sau activau în Maroc, Tunis, Cairo, Yemen şi coasta Malabar din India. Cariera lui

Abraham ben Yiju nu pare a fi atipică[51]. Născut în Mahdia, în Tunisia, şi-a încropit afacerea în Aden înainte de a pleca în India, unde a trăit în mare parte la Mangalore ca negustor şi proprietar al unei topitorii de bronz. La scurt timp după sosirea sa în India, a cumpărat şi eliberat o sclavă indiană care i-a devenit soţie. Şederea lui de 18 ani în India – în timpul căreia a mai stat şi în alte cîteva porturi de pe Coasta Malabar şi a călătorit şi la Aden – s-a încheiat în 1149, iar în cele din urmă s-a stabilit în Cairo.

Unul dintre corespondenţii lui Abraham a fost Madmun ben Hasan-Japheth[52], un proprietar de corăbii de origine persană a cărui familie locuia în Aden de mai multe generaţii. Ca şi tatăl său înaintea lui, Madmun era liderul comunităţii evreieşti din Yemen, administrator al portului din Aden şi reprezentant al negustorilor de acolo, poziţie pe care urmaşii săi au deţinut-o pînă în anii 1200. Într-o scrisoare către Abraham caracteristică pentru corespondenţa din Geniza, Madmun spune că trimite o încărcătură de covoare importate la Aden din Cornul Africii împreună cu alte daruri personale, printre care „două [seturi de] hîrtie fină, mare, cum foloseşte cîrmuirea, aşa cum nimeni nu are”[53] în India, precum şi zahăr şi stafide. De asemenea, confirmă că a primit un transport de fier şi nucşoară şi îl roagă pe Abraham să ia legătura cu alţi trei negustori – doi indieni şi un al treilea care putea fi sau musulman, sau evreu. „Şi, dacă pot, să trimită o navă din Mangalore şi să trimită cu ea tot piperul, fierul, piperul de Cubeba şi ghimbirul pe care îl găsesc; să plece la începutul sezonului spre al-Dayyb [Maldive] şi să ia fibre de nucă-de-cocos, lemn fin de oud, mango şi nuci-de-cocos, pentru că toate acestea se vînd bine.”[3*] Madmun oferă informaţii detaliate asupra preţurilor la care se vor vinde acestea şi se oferă să investească în afacere: „Dacă vor echipa o corabie la Aden şi dacă vor să iau şi eu parte, am să plătesc şi eu. Dacă pleacă anul ăsta vreo corabie de la Mangalore, le voi trimite aur, zahăr, stafide şi [alte] bunuri”.

Manuscrisele de la Geniza sînt pline de exemple de colaborare comercială ce depăşeşte graniţele religioase, care includ mai multe referiri la „parteneriate potrivit legii musulmane”[54], *qirad* sau *commenda*. Împrumuturile interreligioase nu se limitau la evrei şi musulmani: pe mările musonilor, graniţele religioase şi alte limite instituţionale între oameni de convingeri religioase diferite erau mult mai permeabile decît în lumea mediteraneană. Un alt exemplu este instituţia *karim*-ului, „un convoi sau grup de *nakhodas* sau proprietari de corăbii”[55], adoptată de comercianţii evrei pentru a compensa insuficienta protecţie oferită de stat împotriva pirateriei în Marea Roşie. O teorie susţine că acest cuvînt provine din termenul tamil *karyam*, însemnînd „afacere”. Se pare că la început *karim* a fost o grupare neoficială a negustorilor, dar pînă în anii 1200, în comerţul dintre Egipt, Aden şi India cîştigase o importanţă comparabilă cu cea a Hansei în nordul Europei cam în aceeaşi perioadă, deşi negustorii care făceau parte din *karim* nu au exercitat niciodată acelaşi grad de autonomie sau influenţă politică.

Pe Marea Roşie, pericolul cel mai mare venea din partea piraţilor care puteau reprezenta o ameninţare pentru comercianţii sau pelerinii aflaţi în drum spre Jeddah, Aydhab, Quseir-al Qadim şi alte porturi egiptene. În loc să aloce resurse ale statului pentru protejarea comerţului pe întreaga mare, Fatimizii i-au lăsat pe negustorii locali să se ocupe singuri de propria siguranţă. Madmud ben Hasan-Japheth a fost împuternicit să încheie acorduri cu „stăpînii mărilor şi ai deşerturilor”[56] – practic, să plătească pentru protecţia transportului maritim şi a caravanelor – şi să coordoneze activităţile *karim*-ului. Această abordare aparent nonşalantă dezminţea interesul dual al sultanului în Marea Roşie. Veniturile obţinute din comerţ erau vitale pentru vistieria statului, dar pe lîngă aceasta conducătorii Egiptului erau obligaţi să reglementeze

accesul în Marea Roşie pentru a proteja de necredincioşi locurile de pelerinaj de la Mecca şi Medina, iar în această direcţie au avut succes. Deşi tot felul de duşmani şi rivali din jurul Mediteranei au reprezentat o ameninţare importantă şi constantă pentru Egipt, mai ales după începerea cruciadelor, aceştia au ajuns în Marea Roşie o singură dată. În 1183, cruciatul tîlhar Reynald de Châtillon a lansat la apă o flotă de corăbii pe care le-a asamblat din bucăţi transportate pe uscat pînă în Golful Aqaba[57], inspirat poate în acest efort de exemplul lui Iosafat menţionat în Vechiul Testament. Reynald a capturat sau a distrus în jur de 20 de corăbii înainte ca escadra fatimidă de la Qulzum să-l pună pe fugă.

Flota fatimidă şi-a concentrat eforturile în nordul Mării Roşii; în Golful Aden şi în Marea Arabiei, yemeniţii şi alţi negustori erau pe cont propriu. Tocmai de aceea, nu aveau motive să se teamă de acte de violenţă susţinute de stat, deşi scrisorile de la Geniza menţionează un atac asupra oraşului Aden din partea emirului din Kish şi înfrîngerea sa de către corăbiile unui vestit comerciant pe nume Ramisht. Adenul nu a început să-şi atingă potenţialul ca port decît atunci cînd emirii zurayizi din Yemen (1080-1173) şi-au arătat interesul faţă de acesta, iar taxele la import au devenit rapid o sursă importantă de venit pentru ei[58]. Prosperitatea Adenului în timpul Zurayizilor se datora în mare parte schimbărilor mai ample care au măturat Marea Arabiei. Comerţul din Golful Persic începuse să pălească din pricina declinului Bagdadului în timpul Selgiucizilor. Siraf şi alte porturi au fost eclipsate de emiratul Kish (în arabă, Qais sau Kays), o insulă în Strîmtoarea Hormuz. Benjamin din Tudela menţiona că insula atrăgea ca un magnet comercianţi din India, Mesopotamia, Yemen şi Persia care veneau să facă negoţ cu „toate soiurile de mătase, purpură şi in, bumbac, cînepă, lînă prelucrată, grîu, orz, mei, secară şi tot felul de merinde şi linte de toate felurile şi fac negoţ unul cu altul, în timp ce oamenii din India aduc o grămadă de mirodenii. Cei de pe insulă se ocupă cu samsarlîcul şi din asta îşi cîştigă traiul”[59].

În ciuda fortificaţiilor puternice şi a distanţei care despărţea

Adenul de Golful Persic, bogăţia sa şi lipsa unei prezenţe navale l-au transformat într-o ţintă tentantă pentru emirul din Kish, care în 1135 a cerut o parte din veniturile Adenului. Cînd cererea i-a fost refuzată, a lansat o expediţie formată din 15 corăbii cu 700 de soldaţi la bord ca să cucerească portul. Aceasta s-a dovedit a fi prea mică pentru a asalta Adenul, însă timp de două luni atacatorii au interceptat şi au jefuit corăbii care încercau să intre sau să treacă prin port. „Eram faţă în faţă", se spune în una dintre scrisorile de la Geniza, „dar nu au îndrăznit să debarce, în vreme ce oamenii din oraş nu aveau corăbii pentru a le ataca navele". Impasul a fost în cele din urmă depăşit cînd două corăbii ale lui Ramisht au intrat în Aden. „De îndată ce corăbiile au intrat în port, au urcat la bord un număr mare de trupe, iar după aceea duşmanul a fost alungat din port şi a prins să se rispească pe mare."[60]

Ramisht nu era un comerciant oarecare şi este vestit pentru donaţiile sale somptuoase pentru Mecca: un jgheab de aur, o cuvertură de mătase pentru Kaaba şi un cămin pentru pelerinii sufiţi. Potrivit unui contemporan anonim care i-a cunoscut familia, unul dintre angajaţii lui Ramisht

> mi-a spus că, atunci cînd s-a întors din China, cu 20 de ani în urmă, avea marfă de jumătate de milion de dinari; dacă asta este averea vînzătorului său, ce să mai vorbim de el [Ramisht]! Ramisht a fost cel care a înlocuit jgheabul de apă de la Kaaba cu unul de aur şi cel care a acoperit Kaaba cu o stofă chinezească, al cărei preţ nu poate fi estimat. Pe scurt, nu am auzit să fie vreun negustor în zilele noastre la fel de bogat sau de faimos ca Ramisht[61].

Dată fiind situaţia generală a comerţului în Golful Persic, averea lui Ramisht pare extraordinară; valoarea pînzei care acoperea Kaaba a fost estimată fie la 4.000, fie la 18.000 de dinari – într-o vreme cînd o familie din mica burghezie putea trăi în Cairo cu 24 de dinari pe an[62]. Dar, deşi Ramisht avea mai mult succes decît majoritatea, nu era singurul. Sclavul eliberat al unui guvernator din Aden care a murit în 1552 a lăsat o proprietate evaluată la 650.000 de dinari locali, 300.000 de dinari egipteni, 17.000 de livre de podoabe de argint şi mari cantităţi de parfumuri, mirodenii, arme şi alte mărfuri[63]; nu se menţionează

nicăieri cît de bogat era guvernatorul însuşi.

În ciuda beneficiilor pe care statul le avea de pe urma unui comerţ înfloritor, se pare că mai tîrziu unii conducători egipteni ar fi văzut în negustorii prosperi din comerţul cu India mai curînd o ameninţare decît un avantaj. Mamelucii, mai ales, s-au grăbit să submineze pe oricine suspectau că acumulează o influenţă prea mare. În consecinţă, forma mai instituţionalizată a *karim*-ului de mai tîrziu se poate să fi evoluat pentru a-i proteja pe negustori nu atît de piraţi, cît de capriciile unor conducători politici[64]. Poate cel mai revoltător dintre aceştia a fost al-Malik al-Mansur, primul sultan rasulid al Yemenului, vestit pentru că îi înşela pe negustori punînd sechestru pe piperul pe care aceştia îl importau şi forţîndu-i apoi să-l răscumpere cu un profit de 50% pentru sine. Mai apoi a decretat ca, atunci cînd cumpăra de la negustori, un *buhar* să cîntărească 170 de kilograme, dar, cînd vindea, să cîntărească doar 100 de kilograme. Deşi acţiunile lor nu erau mai puţin arbitrare, nu toţi conducătorii au acţionat împotriva intereselor negustorilor, iar unii au mers chiar pînă acolo încît i-au scutit pe comercianţi de o parte din taxele la import. Beneficiile unei asemenea generozităţi pentru port şi, în consecinţă, pentru sultanat erau evidente. În secolul al XIV-lea, un sultan rasulid „a făcut o dreptate neobişnuită" conferindu-le onoruri unor comercianţi din Aden şi scutindu-i de multe taxe, rezultatul fiind că „negustorii au început să vorbească în toate colţurile lumii, pe uscat sau pe mare, despre buna sa purtare şi despre marea lui generozitate"[65].

În comparaţie cu incertitudinile pe care le implica desfăşurarea activităţilor comerciale pe teritoriile coreligionarilor lor, negustorii musulmani par să fi avut parte de o primire mai stabilă şi mai mulţumitoare pe coastele subcontinentului indian. Contrar poveştilor care accentuează animozităţile religioase dintre hinduşi şi musulmani, activităţile maritime în India medievală depăşeau adesea diviziunile confesionale. Un număr de relatări prezentînd bunele relaţii intercomunitare nu prea au legătură cu afacerile în sine. Conform

unei inscripţii de la începutul secolului al XI-lea, un negustor musulman a salvat un rege hindus de la naufragiu în apropiere de Goa. Drept mulţumire pentru acest act de binefacere, nepotului său i s-a acordat titlul de administrator regional şi i s-a permis să construiască o moschee în Goa, a cărei întreţinere era plătită din taxele colectate în port. Alte inscripţii dezvăluie că unii conducători hinduşi de pe coasta Konkan făceau în mod curent pelerinajul pe mare pînă la sanctuarul hindus din portul Somnath din Gujarat, predominant musulman[66]. O tradiţie ulterioară afirmă că regele Gujaratului, Jayasimha Siddharaja, din Dinastia Chalukya, a fondat acolo comunităţi musulmane în secolul al XII-lea, iar mai multe secte susţin că l-au convertit pe Siddharaja la islam.

Somnath nu era doar un centru al devoţiunii religioase pentru hinduşi, ci şi o parte integrantă a reţelei comerciale din mările musonilor. Conform unui cronicar arab care a trăit cu un secol înainte de Siddharaja, „pricina pentru care îndeosebi Somnath a devenit atît de faimos este că era un port al navigatorilor şi un popas pentru cei ce umblau adesea între Sofala, în Zanj [Africa de Est], şi China”[67]. Astfel, acesta a jucat un rol important în economia regatului condus de Dinastia Chalukya, iar negustorii jainişti, care exercitau o autoritate considerabilă, se poate să-i fi încurajat pe Siddharaja şi pe alţi conducători să-i trateze cu generozitate pe confraţii lor musulmani[68]. În orice caz, bunele relaţii dintre hinduşi şi musulmani au persistat şi, aşa cum regii hinduşi din Dinastia Chola înzestrau temple ale negustorilor budişti din Asia de Sud-Est, la fel făceau şi conducătorii din Dinastia Chalukya pentru musulmani. O inscripţie bilingvă în arabă şi sanscrită din secolul al XIII-lea descrie înzestrarea unei moschei de către Nuruddin Firuz, un armator din Hormuz. Lăudat că ar fi „o căpetenie de seamă şi cinstită, prinţ între marinari, rege al regilor negustorilor”[69], Firuz a construit moscheea cu ajutorul unor notabilităţi hinduse, iar el şi conducătorul hindus al Gujaratului erau descrişi drept „prieteni cinstiţi”.

Secolul al XIII-lea reprezintă un moment critic in istoria islamului în sudul şi sud-estul Asiei, în parte datorită efectelor de contagiune produse de ascensiunea Imperiului Mongol, care a dus la la căderea Califatului Abbasid, a confirmat stăpînirea mamelucilor în Egipt şi a reînsufleţit interesul musulmanilor faţă de sudul şi sud-estul Asiei. Negustorii musulmani întemeiaseră enclave mai mari sau mai mici în India, Africa de Est, China şi pe continentul sud-est-asiatic în secolele precedente, dar acestea erau în primul rînd comunităţi de negustori cu o putere politică foarte limitată sau chiar inexistentă. Expansiunea teritorială în nordul Indiei dusese la cucerirea oraşului Delhi în 1025, dar abia peste două secole un sultanat independent cu acelaşi nume a reuşit să se separe şi să cucerească Bengalul în 1225 şi Gujaratul în 1297. Între timp, începuseră să apară primele regate conduse de musulmani „mai jos de vînturi", în unele insule din Asia de Sud-Est, începînd cu cîteva oraşe-porturi ca Samudra-Pasai, în nord-vestul Sumatrei, care a devenit un important furnizor de piper atît pentru China, cît şi pentru pieţele din Apus[70]. Nu se ştie dacă primii conducători musulmani au venit aici din Bengal, Gujarat, din sudul Indiei sau din Peninsula Arabia, dar Samudra-Pasai şi rivalii săi au atras musulmani din toată Asia şi Africa de Est, iar această perioadă a fost descrisă ca un „moment de incandescenţă"[71], cînd islamul şi-a asumat un aspect cu totul nou în lumea politică a Oceanului Indian. Începînd din acest moment, religia a circulat cu uşurinţă prin reţelele comerciale existente spre est[72]. Pentru populaţiile indigene, bogăţia negustorilor musulmani era remarcabilă, iar practicile lor demne de a fi imitate. Pentru comercianţi, practicarea unei religii comune a facilitat tranzacţiile şi a sporit încrederea, iar mulţi conducători din Asia de Sud-Est s-au convertit la islam pentru a atrage negustori musulmani în porturile lor.

Samudra-Pasai a înflorit ca sultanat independent mulţumită legăturilor sale puternice cu rutele comerciale musulmane din mările musonilor şi întrucît cei mai apropiaţi dintre marii săi vecini – Srivijaya, Java şi emergentul stat Ayutthaya din

Thailanda[73] – erau preocupaţi să se ţină unii pe alţii sub control. Rivalitatea dintre Ayutthaya şi Java a fost soluţionată prin înfiinţarea portului Melaka de către Paramesvara[74], care avea legături cu statul Majapahit din Java, casa regala din Srivijaya şi o familie nobilă din Pasai. Localizat în Peninsula Malacca, aproape de mijlocul Strîmtorii Malacca, poziţia strategică a portului a fost amplificată de adoptarea islamului de către locuitorii săi, în timpul domniei lui Paramesvara sau a unuia dintre succesorii săi, şi de practicile comerciale exemplare urmate de conducătorii săi. Într-o mai mare măsură decît Srivijaya, Melaka depindea doar de cunoaşterea desăvîrşită a comerţului internaţional, care îi oferea sursa principală de venit printr-un sistem elaborat de taxe. Pentru bunurile venite din Apus se stabileau taxe vamale, pe cînd cele din Orient erau supuse unui aranjament complex prin care sultanul putea cumpăra anumite mărfuri sub preţul pieţei. Sultanii din Melaka au profitat şi din participarea directă la activităţile comerciale prin deţinerea de corăbii şi alte investiţii.

Caracterul comercial al oraşului Melaka este atestat de existenţa unor *kampong* sau comunităţi etnice incluzînd musulmani gujarati (grupul cel mai influent pînă la venirea portughezilor, în secolul următor), kelingi de pe Coasta Coromandel şi negustori din Fujian, Luzon şi Bengal, printre altele[75], fiecare grup fiind reprezentat de propriul *syahbandar* sau şef de port. Melaka a devenit în acelaşi timp sursa tradiţiei dominante în sud-estul Asiei în domeniul dreptului maritim, care a fost codificată în codul maritim din Melaka[76], *Undang-undang Laut Melaka*, de pe la sfîrşitul secolului al XV-lea. Aceasta este una dintre cele mai vechi culegeri ample de drept maritim musulmane şi în această calitate poate fi comparată mai curînd cu *Nomos Rhodion Nautikos* decît cu mai discursivul *Tratat privind închirierea corăbiilor*. Un element mai neobişnuit al legii este atenţia pe care o acordă relaţiilor dintre femei şi bărbaţi la bordul corabiei, reflectînd statutul înalt şi participarea activă a femeilor la activităţile comerciale şi în alte aspecte ale vieţii publice peste tot în Asia de Sud-Est[77], chiar şi după răspîndirea

islamului.

Zheng He şi apogeul iniţiativelor maritime chineze

Prosperitatea iniţială a portului Melaka se datora şi legăturilor strînse cu China, al cărei unic impuls de expansiune comercială maritimă a coincis cu domnia lui Paramesvara. Începînd cu anii 1330, imperiul Dinastiei Yuan a suferit o serie de şocuri violente, inclusiv foamete, ciumă (care a ucis zeci de milioane de chinezi înainte de a ajunge în bazinul Mediteranei) şi revărsări repetate ale Fluviului Galben. Aceste calamităţi le-au dat curaj unor etnici chinezi care se împotriveau dominaţiei Dinastiei Yuan, iar în 1356, nişte răsculaţi conduşi de Zhu Yuanzhang au cucerit Nanjingul, care a devenit capitala imperiului. După ce şi-a consolidat puterea de-a lungul cursului mijlociu şi inferior al fluviului Yangtze, 12 ani mai tîrziu, Zhu a cucerit Dadu (pe care l-a numit Beiping, „nordul pacificat") şi a întemeiat Dinastia Ming („strălucitoare"). Taizu, aşa cum este cunoscut, a instalat în funcţii confucianişti reformatori care au adus China pe o cale a sinocentrismului de la care s-a abătut arareori în următoarele şase secole[78].

Fiind de origine etnică chineză, împăraţii din Dinastia Ming au trebuit să întoarcă spatele mării pentru a se concentra asupra apărării frontierelor continentale. Atitudinea dinastiei faţă de afacerile maritime este cel mai bine surprinsă într-un edict din 1371 conform căruia „nici măcar o scîndurică nu are voie să plutească spre mare"[79]. Interzicerea totală a comerţului se datora probabil faptului că birocraţia era dominată de neoconfucianişti[80], ale căror priorităţi pentru stat erau în contradicţie cu încurajarea acelor activităţi care făceau posibil comerţul maritim, şi anume călătoriile, progresele tehnologice în domeniile construcţiilor navale şi navigaţiei, încurajarea unor instituţii finaciare şi protecţia juridică a proprietăţii private. Cu

toate acestea, Taizu şi succesorii săi şi-au dat seama că este nevoie să-şi apere ţărmurile de atacurile piraţilor şi au ordonat construirea a 3.500 de corăbii care aveau tot felul de misiuni: 400 de nave de război cu baza lîngă Nanjing, 27 de nave de patrulă şi de luptă însărcinate cu paza de coastă şi 400 de corăbii pentru escortarea flotei care transporta cereale. Nici misiunile lor nu erau limitate la apele de coastă. Adoptînd dictonul lui Taizu conform căruia „să-i alungi pe mare e uşor, să le ţii piept după ce pun piciorul pe ţărm e greu”[81], corăbiile chineze i-au urmărit pe piraţi pînă în Insulele Ryukyu şi Coreea şi au luptat cu ei în Dai Viet, pe care Dinastia Ming l-a ocupat din 1408 pînă în 1428.

Cea mai spectaculoasă răsturnare a interdicţiei din 1371 a avut loc între 1405 şi 1433, cînd Chengzu din Dinastia Ming, cunoscut şi ca împăratul Yongle, a trimis şase flote imense – iar un succesor al său o a şaptea – în India, Marea Roşie, Golful Persic şi estul Africii. Conduse de un eunuc musulman pe nume Zheng He, aceste expediţii implicau sute de corăbii şi zeci de mii de marinari, soldaţi şi negustori care făceau călătorii de 10-15.000 de mile. Se pare că Chengzu avea trei obiective[82]: să crească prestigiul internaţional al Chinei în timp ce îşi reafirma legitimitatea, prin forţă, dacă era necesar; să încurajeze comerţul ca tribut şi să elimine ameninţările reprezentate de expatriaţii chinezi la adresa acestui tip de comerţ; şi dorinţa de a-l găsi pe predecesorul său, pe care îl detronase şi probabil îl ucisese, dar despre care se zvonea că trăieşte undeva peste hotare. Primele trei călătorii (1405-1411) i-au dus pe chinezi pînă în oraşul Calicut (Kozhikode) din sud-vestul Indiei, „marele ţinut al Oceanului de la Apus”[83]. În drum spre larg, flota a coborît pe Yangtze, iar după o escală în provincia Fujian şi-a continuat călătoria spre porturi din Champa, Java şi Sumatra sau Peninsula Malacca. Trecînd prin Strîmtoarea Malacca, flota s-a îndreptat spre vest, tăind Golful Bengal spre Sri Lanka, înainte de a ajunge în Calicut, la aproximativ 4.500 de mile distanţă de Nanjing. În ultimele patru călătorii (1413-1433), chinezii s-au aventurat şi mai departe, pînă la Hormuz, Aden şi alte porturi din Peninsula Arabia şi pînă în

porturile africane Mogadishu, Brava şi Malindi. În ultima expediţie, nişte escadre mai mici au fost trimise în Bengal, în timp ce nişte chinezi musulmani, printre care şi autorul Ma Huan, au vizitat Mecca după ce au mers din Aden pînă în Jeddah cu un vas local[84].

Dacă scopul principal al acestor călătorii a fost să caute recunoaştere şi comerţ, ele au fost încununate de succes. În total, 30 de state, inclusiv Egiptul şi Mecca, au trimis ambasadori la împăratul din Dinastia Ming. În timp ce acestea sînt cunoscute din relatarea lui Ma Huan, *Cronica Dinastiei Rasulizilor* din Yemen menţionează de asemenea „sosirea joncilor în «portul apărat» [Aden], însoţite de un sol din partea Stăpînului Chinei cu un dar minunat pentru Stăpînul nostru, sultanul al-Malik al-Nasir... darul Stăpînului Chinei i-a fost dus cu alai. Era un dar splendid, cuprinzînd tot soiul de rarităţi, mătase chinezească foarte frumoasă cusută cu fir de aur, mosc din cel mai bun, storax şi multe feluri de porţelanuri, darul fiind preţuit la 20.000 de *mithqals*”[85]. Un cronicar yemenit adaugă mai tîrziu că solul

> a fost primit de al-Malik al-Nasir fără să sărute pămîntul în faţa lui şi a spus: „Stăpînul Măriei Tale, împăratul Chinei, te salută şi te sfătuieşte să domneşti cu dreptate asupra supuşilor Măriei Tale”. Şi [sultanul] i-a spus: „*Marhaban* [bine ai venit], mă bucur că ai venit!”. Şi l-a ospătat şi l-a găzduit în casa de oaspeţi. Apoi al-Nasir i-a scris o scrisoare Stăpînului Chinei: „A Domniei Tale este puterea şi ţara mea este ţara Domniei Tale”. I-a trimis acestuia fiare sălbatice şi multe veşminte minunate de sultan şi a poruncit [ca solul] să fie însoţit pînă în cetatea Adenului[86].

Asemenea schimburi erau probabil tipice pentru cele din multe alte porturi în care a făcut escală flota chineză.

În timp ce mulţi au accentuat natura comercială şi în general pacifică a expediţiilor lui Zheng He[87], mai ales în comparaţie cu comportamentul ostentativ coercitiv şi motivat ideologic al portughezilor din secolul următor, aspectul militar al expediţiilor nu era nesemnificativ. În prima sa călătorie, Zheng He a învins o bandă de cîteva mii de piraţi conduşi de un renegat chinez cu baza în Palembang[88], care a fost judecat şi executat la Nanjing. Zheng He i-a învins şi pe regele regatului Rayigama din Sri Lanka, care a fost iertat, şi pe un pretendent la tronul sultanatului

Samudra-Pasai. Asemenea acţiuni militare au asigurat un flux comercial liber, dar existau şi voci care criticau aceste expediţii costisitoare, finanţate de stat, iar înflorirea comerţului maritim cu baza în China a fost curmată brusc. Ultima călătorie a avut loc în timpul domniei lui Ming Xuanzong, despre care se spune că le-a continuat din nostalgie pentru produsele exotice atît de accesibile în tinereţea lui; dar această relansare nu i-a supravieţuit. Motivele acestei renunţări la mare erau numeroase. Pe plan naţional, imperiul a trecut printr-o serie de revărsări ale fluviilor, sute de mii de oameni au murit din cauza epidemiilor (unele fiind declanşate, poate, de marinari ai flotelor întoarse acasă), moneda s-a depreciat, iar armata era preocupată să reziste în Vietnam, pe care îl ocupase, şi să facă faţă raidurilor mongole din nord[89]. În parte ca răspuns la cele din urmă, Chengzu mutase capitala de la Nanjing, aflat în nord, la Beijing în 1421, mutare ce a garantat declinul interesului oficial faţă de afacerile maritime chiar dacă el a promovat călătoriile lui Zheng He.

Preocuparea reînnoită faţă de nordul şi vestul Chinei avea şi o componentă demografică, iar în secolele XIV-XV, migraţia la nord de Fluviul Galben a provocat o scădere la mai puţin de jumătate a populaţiei din provinciile de coastă Zhejiang, Fujian şi Guangdong. Cu timpul, călătoriile lui Zheng He au fost date uitării, deşi nu se ştie dacă documentele oficiale pur şi simplu s-au pierdut sau, aşa cum cred unii, au fost ascunse sau arse deoarece erau „exagerări înşelătoare ale unor lucruri ciudate de care nu mai auzise şi pe care nu le mai văzuse nimeni”[90]. Al doilea embargo impus de Dinastia Ming asupra comerţului maritim în anii 1430 a fost cu mult mai strict decît cel decretat de Taizu. Corăbiilor şi marinarilor chinezi li s-a interzis să iasă în larg; nu se mai putea construi nici o navă pentru călătorii pe mare; construirea navelor de război şi a armamentelor cu care erau dotate a fost restrînsă drastic; iar sistemul de apărare a coastelor creat de Taizu şi Chengzu a fost abandonat. La fel de strict, statul le-a interzis negustorilor străini privaţi să mai

viziteze China. Această interzicere a comerţului maritim a durat pînă la jumătatea anilor 1500, cînd portughezilor li s-a permis să facă comerţ la Macao, iar în 1567 negustorilor chinezi li s-a permis în cele din urmă să facă negoţ peste mări. Pierderea iniţiativei maritime a avut consecinţe vaste şi cu siguranţă lumea ar fi arătat cu totul altfel astăzi dacă un număr mare de chinezi ar fi fost implicaţi activ în comerţul din Oceanul Indian cînd au ajuns aici portughezii, 75 de ani mai tîrziu.

Expediţiile lui Zheng He au avut un impact enorm asupra economiei din regiune, asupra alinierilor sale politice şi chiar asupra dezvoltării ei religioase, iar impulsul pe care l-au dat expansiunii comerciale a regiunii a fost în parte responsabil de atracţia exercitată de mările musonilor asupra negustorilor europeni. O influenţă majoră asupra creşterii economice din sud-estul Asiei a fost introducerea monedelor. Chinezii au facilitat tranziţia la o economie mai orientată spre bani prin infuzarea constantă a unor cantităţi uriaşe de *cash* de aramă, al cărei efect s-a resimţit mai ales în statele comerciale din Peninsula Malacca, Sumatra, Java şi Sulawesi. După ultima dintre expediţiile navale, conducătorii locali au început să bată propriile monede, în general din cositor, nu din aramă; dar, indiferent de metal, creşterea circulaţiei unei monede care putea fi folosită chiar şi pentru efectuarea unor plăţi de valoare mică a uns rotiţele comerţului, facilitînd plata taxelor, şi le-a oferit conducătorilor o bogăţie mai la îndemînă.

Marinarii care au părăsit flota au îngroşat rîndurile comercianţilor chinezi de peste mări, al căror număr crescuse deja atunci cînd negustorii care au sfidat interdicţia lui Taizu asupra transportului maritim au fost forţaţi să se stabilească peste hotare. Ma Huan scria despre trei comunităţi distincte din nordul Javei: localnici javanezi, musulmani din vest şi chinezi „din [provincia] Guangdong şi din Zhangzhou şi din Quanzhou şi din alte asemenea locuri, care au fugit şi acum trăiesc în această ţară... mulţi dintre ei au trecut la credinţa musulmană, pocăindu-se şi postind”[91]. Faptul că Zheng He şi alţi membri de marcă ai

expediţiilor erau musulmani a avut un efect deosebit de profund asupra oraşului Melaka, a cărui etapă de formare a coincis cu primele două decenii ale expediţiilor lui Zheng He. Paramesvara i-a întîmpinat cu entuziasm pe chinezi şi a dus el însuşi tribut la curtea Dinastiei Ming în 1411, iar relaţia sa tributară cu China a protejat oraşul-stat de amestecul regatelor Ayutthaya şi Majapahit. Pînă la reînnoirea prohibiţiei asupra comerţului maritim chinez din anii 1430, populaţia oraşului Melaka era între 100 şi 200.000 de locuitori şi poziţia portului a fost asigurată, cel puţin pînă la sosirea portughezilor, în 1511. Şase secole mai tîrziu, chinezii malaysieni încă îl venerează pe Zheng He, arzîndu-se şi astăzi tămîie în memoria sa la templul Sam Poh Kong din Melaka92. O mărturie a capacităţii de adaptare a culturii sud-est-asiatice este faptul că un amiral musulman chinez e comemorat într-un sanctuar budist dintr-un oraş fondat de un prinţ budist-hindus ai cărui succesori au îmbrăţişat islamul şi care a devenit rapid un centru al învăţăturii islamice, condus apoi de catolici portughezi, urmaţi la rîndul lor de protestanţi danezi şi englezi, şi care este în zilele noastre al patrulea oraş ca mărime al celei mai numeroase naţiuni musulmane din lume.

Corăbiile şi transportul pe mările musonilor

În ciuda importanţei mirodeniilor, a plantelor aromatice şi medicinale şi a altor bunuri de mare valoare cu volum redus, comerţul pe mările musonilor se axa pe mărfurile în vrac – fierul, lemnul, fructele de mango şi nucile-de-cocos comandate de Madmun ben Hasan-Japheth din India; inul, bumbacul, cînepa, lîna prelucrată, grîul, orzul, meiul şi secara văzute de Benjamin din Tudela la Hormuz; porţelanul, obiectele de lac şi mătasea chinezeşti; bumbacul din Bengal şi de pe Coasta Coromandel; sau din Maldive, „ghiocuri şi *qanbar*… [din care] se fac funii folosite la coaserea corăbiilor. Aceste funii sînt vîndute în India, China şi al-

Yaman şi sînt mai bune decît cele de cînepă”[93]. La acestea se adăuga şi comerţul cu cai transportaţi pe corăbiile din Marea Arabiei.

Conducătorii indieni au început să importe cai din centrul Asiei încă din secolul al VI-lea î.e.n. Există inscripţii care dovedesc că se importau cai în Sri Lanka cinci secole mai tîrziu, iar în secolul al III-lea, solul chinez Kang Dai a aflat că unii negustori din nordul Indiei exportau în mod regulat cai pe mare către Peninsula Malacca sau în Sumatra, unde regele plătea jumătate de preţ pentru cei care mureau în timpul călătoriei. Mărturia lui Kang Dai este confirmată de un sigiliu din acea vreme reprezentînd o corabie şi un cal, iar în *Pattinappalai*, din secolul al IV-lea, găsim o referire la „armăsarii iuţi şi ţanţoşi” aduşi de o corabie la Kaveripattinam, în Tamil Nadu. Comerţul cu cai pe Marea Arabiei a înflorit după întemeierea Sultanatului Delhi, ai cărui conducători au interzis vînzarea cailor către regatele hinduse. La scurt timp după aceea, Zhao Rugua a scris că „în munţii [Omanului] toată lumea creşte cai. Celelalte ţări care fac negoţ aici cumpără cai, perle şi curmale pe care le primesc în schimbul cuişoarelor, a seminţelor de cardamom şi a camforului”[94]. Abdullah Wassaf, un persan contemporan cu Marco Polo, relatează povestea unui negustor de cai care fusese tocmit să-l aprovizioneze pe regele din Dinastia Pandya care domnea în sudul Indiei cu cîte 1.400 de cai în fiecare an şi spunea (din auzite) că „10.000 de cai erau trimişi în fiecare an”[95] din Golful Persic spre coastele Malabar şi Coromandel din India. Potrivit lui Marco Polo, „negustorii din Hormuz şi Kais, din Dhofar şi Shihr şi Aden… cumpără cei mai buni cai şi îi încarcă pe corăbii şi îi trimit acestui rege [din Maabar, de pe Coasta Coromandel] şi celor patru fraţi ai săi, şi ei tot regi. Unii dintre aceştia sînt vînduţi pentru… mai mult de 100 de mărci de argint. Şi vă încredinţez că acest rege cumpără cîte 2.000 şi chiar mai mult în fiecare an, iar fraţii lui tot atîţia. Şi nici 100 dintre aceştia nu mai apucă sfîrşitul anului”[96]. Aceste surse pun importul extravagant de cai pe seama faptului că indienii se purtau rău cu

caii, dar, exceptînd partea de nord-vest, subcontinentul este un loc neprielnic creşterii cailor. Zonele de păşunat erau limitate, iarba nu este bună pentru cai şi clima este prea călduroasă pentru a creşte herghelii adecvate pentru nevoile armatei. Chiar şi o încercare din secolul al XVIII-lea a Companiei Indiilor de Est de a înfiinţa o herghelie condusă de experţi englezi în statul Bihar a dat greş.

Această mărturie privind comerţul cu cai este deosebit de importantă pentru a înţelege natura corăbiilor care navigau pe Oceanul Indian, despre care există foarte puţine informaţii cuantificabile. O serie de scriitori din secolele XIII-XIV din întreaga Eurasie – veneţieni, perşi, arabi, turci şi chinezi – suţin că ambarcaţiunile cusute din Oceanul Indian erau prost construite. Această preconcepţie poate fi atribuită faptului că autorii erau mai familiarizaţi şi mai toleranţi cu tehnicile rigide de construcţie din ţările lor natale sau că pur şi simplu se temeau de orice călătorie pe mare. Cu toate acestea, nu există o indicaţie mai clară a faptului că aceste corăbii erau rezistente decît referirile la vasele care transportau cai, deşi nu se ştie dacă acestea erau sau nu diferite de corăbiile obişnuite. Descriind nişte operaţiuni militare care au avut loc în Goa în 1342, Ibn Battuta spune că „noi aveam două *taride* deschise la pupă, cu care erau duşi cai; sînt construite în aşa fel încît călăreţul urcă pe corabie călare, îşi pune armura şi iese”[97]. *Însemnări despre ţări şi oameni de peste mări* a lui Wang Dayuan (1349) relatează că în India

> construiesc corăbii... pentru a căra cai. Bordul e făcut din scînduri şi nu folosesc nici cuie, nici clei, ci fibră de nucă-de-cocos. Fiecare corabie are cîte două sau trei punţi, cu un şopron din scînduri [pe puntea superioară?]. Ca să nu ia apă, marinarii fac cu rîndul, zi şi noapte, fără oprire, şi scot apa cu ispolul. În cala inferioară a corabiei duc foarte multă tămîie; deasupra acesteia transportă mai multe sute de cai[98].

Afirmaţia că aceste corăbii transportau sute de cai nu pare să fie reală; corăbiile din Mediterana transportau probabil cel mult 40 de cai. Chiar şi aşa este o încărcătură considerabilă, mai ales dacă avem în vedere cantităţile enorme de hrană şi apă necesare într-o climă foarte caldă[99]. Doar apa necesară unui cal timp de o

lună – cît dura de obicei o călătorie directă din Oman pînă pe Coasta Malabar[100] – cîntărea mai mult de o tonă. Spaţiul în care erau transportaţi caii este o altă problemă. Pentru a menţine stabilitatea şi igiena, normal ar fi fost să fie transportaţi în partea inferioară a corabiei; dar dacă erau transportaţi sub punte, trebuia neapărat să se asigure o aerisire adecvată. Nici tămîia nu era logic să fi fost depozitată sub cai, nici dacă aceştia primeau raţii mici de hrană. Aceste surse disparate par să exagereze tendinţa de a lua apă a acestor coci construite din scînduri de lemn cusute – toate navele iau apă – şi, în afară de Ibn Battuta, habar nu au care sînt marile avantaje ale construcţiei bazate pe coaserea scîndurilor. Deşi erau de aceeaşi părere, nici unul dintre aceşti scriitori nu erau marinari de profesie, iar ultimul cuvînt despre ambarcaţiunile cusute din Oceanul Indian ar trebui să-l aibă Vasco da Gama, care a deschis ruta maritimă între Europa şi India în 1497-1499 şi care nu prea îi lăuda pe constructorii de corăbii musulmani. Cu toate acestea, cusăturile corăbiilor din Malindi, a observat el, „rezistă la toate greutăţile navigării” şi scîndurile cusute cu fibră de nucă-de-cocos erau „prinse la fel de bine ca acelea bătute în cuie” [101].

Noi cunoaştem mult mai multe lucruri despre construirea corăbiilor chinezeşti. Descrierea de către Marco Polo a corăbiilor chineze cu care a călătorit oferă detalii familiare, dar tot reuşeşte să impresioneze, aşa cum şi-a impresionat şi contemporanii. El nu oferă dimensiuni liniare, dar menţionează că cele mai mari corăbii „duc o încărcătură cu mult mai mare decît ale noastre. O singură corabie duce pînă la cinci sau şase sute de coşuri cu piper”. Coca era împărţită în pînă la 13 compartimente, iar corăbiile aveau între patru şi şase catarge şi pînă la „zece bărci mai mici prinse de coaste în afara bordului”[102]. Cele mai mari corăbii aveau echipaje de 250-300 de membri şi 60 de cabine pentru negustori. Descrierea lui Polo este confirmată de o serie de alte surse şi dovezile adunate la excavarea a două corăbii, epava de la Quanzhou[103], un vas care a naufragiat în port nu mai devreme de 1273, şi cea din Sinan (Shinan)[104], o navă ce s-a

scufundat în apele din apropierea provinciei Sinan, în sudul Coreei, 50 de ani mai tîrziu.

„Corabia cu mirodenii şi piper" de la Quanzhou avea o lungime de 35 de metri şi o lăţime de zece, cu un pescaj de trei metri. Din încărcătură mai rămăseseră 2.300 de kilograme de lem de *Dalbergia parviflora*, lemn de santal şi piper negru din Java, lemn de oud din Cambodgia, boabe de betel din Indonezia, tămîie din centrul Arabiei, ambră cenuşie din Somalia şi carapace de broască-ţestoasă. Corabia de la Quanzhou probabil nu a navigat tocmai pînă în Africa, dar aceste descoperiri confirmă descrierea portului făcută de Marco Polo, pe care el l-a vizitat la cîţiva ani după naufragiul vasului. O idee mai mică (32 de metri lungime pe zece metri lăţime) şi cu o construţie oarecum similară, epava cu două catarge de la Sinan a fost construită din brad roşu şi pin roşu. Încărcătura includea mai mult de 12.000 de piese de ceramică chinezească – vaze, farfurii şi castroane celadon, articole de ceramică, căţui şi obiecte de porţelan –, unul dintre cele mai importante produse de export ale Chinei, din care s-au descoperit cantităţi substanţiale pe ţărmul vestic al Oceanului Indian, tocmai pînă la Marea Roşie, Golful Persic şi coasta Africii de Est. Alte obiecte destinate comerţului erau 20.000 de monede chinezeşti de aramă (*cash*) şi mai mult de o mie de bucăţi de lemn de santal pînă la trei metri lungime. Cînd au fost descoperite, multe dintre aceste obiecte erau încă împachetate în containere pe care era marcat anul – 1323 în calendarul gregorian.

Întîmplător, peste doar doi ani a pornit Ibn Battuta în călătoriile sale, iar vasul din Sinan este probabil asemănător cu cele 13 vase chinezeşti pe care le-a văzut la Calicut:

> Vasele chinezeşti sînt de trei feluri; nişte vase mari numite jonci, unele mijlocii numite *zaw* şi altele mici numite *kakam*. Cele mari au cel mult 12 şi cel puţin trei vele, făcute din nuiele de bambus împletite ca nişte rogojini… Fiecare vas are un echipaj de 1.000 de oameni, dintre care 600 sînt marinari şi 400 soldaţi, printre care arcaşi, bărbaţi cu scuturi şi arbalete, adică ostaşi care aruncă naftă. Fiecare vas mare este însoţit de alte trei mai mici, „jumătatea", „treimea" şi„sfertul"[105].

Dacă Ibn Battuta ar fi măsurat vasele pe care le-a văzut la Calicut, i-ar fi putut ajuta pe istorici să estimeze mărimea

corăbiilor din flotele lui Zheng He, unul dintre cele mai controversate aspecte legate de expediţii. Multe dintre discuţii vizează modul cum trebuie interpretate unităţile de măsură menţionate în sursele care au supravieţuit şi limitele teoretice ale dimensiunii cocilor din lemn. Dacă ne bazăm pe o conversie strictă a unităţilor de măsură pentru lungime, a căror dimensiune diferea de la un loc la altul în China, cele mai mari vase aveau o lungime între 117 şi 135 de metri şi o lăţime de la 48 la 55 de metri. Totuşi, dacă ne bazăm pe ceea ce se ştie despre construcţia corăbiilor de lemn, o lungime de 60 de metri pare o estimare mai rezonabilă, deşi prudentă, pentru vasele cele mai mari[106], care aveau pînă la nouă catarge cu vele aurice. Mai puţin contestat este numărul de corăbii şi de oameni implicaţi[107]. La prima expediţie a lui Zheng He au participat 317 corăbii, inclusiv 62 de corăbii *baochuan*, cu un echipaj total de 27.870 de oameni. La a doua expediţie au luat parte 249 de corăbii. A treia a avut 30.000 de oameni în 48 de corăbii, dintre care cele mai multe erau probabil de dimensiuni mari. A patra flotă a avut 63 de corăbii şi un echipaj de 28.560 de membri; a şasea, 41 de corăbii; iar la ultima expediţie au participat mai mult de 100 de corăbii. (Nu dispunem de date privind a cincea expediţie.) Toate expediţiile au implicat o varietate de vase specializate, dintre care cele mai importante erau *baochuan,* care transportau comori „uriaşe”. Pe lîngă acestea, mai erau şi corăbii cu provizii, vase care transportau apă, altele care transportau soldaţi, cel puţin trei tipuri de nave de război şi ambarcaţiuni construite anume pentru transportul cailor.

Între secolele al XI-lea şi al XV-lea, reţelele comerciale din mările musonilor erau cele mai dinamice din întreaga lume, avînd rutele cele mai lungi, cele mai aglomerate porturi şi cea mai largă varietate de mărfuri. În consecinţă, existau multe centre cu o activitate maritimă plină de vitalitate de-a lungul litoralului sudic şi estic al Asiei, ai cărei comercianţi comunicau permanent unii cu alţii şi facilitau schimbul de idei, produse prelucrate şi brute pe distanţe mari şi uneori stimulau formarea

unor comunităţi hibride distincte ai căror membri funcţionau ca intermediari între populaţiile indigene şi comercianţii care călătoreau. Vitalitatea Asiei maritime a atras tot mai mulţi negustori şi călători din bazinul Mediteranei şi din Europa, ale căror relatări au crescut atracţia regiunii şi au contribuit la declanşarea evenimentelor ce vor culmina cu descoperirea unei rute maritime directe spre Asia şi, în mod accidental, descoperirea Americilor de către europeni.

1* Cuvîntul *kitan* se află la originea cuvîntului *Chitai*, cum numeau europenii medievali China.

2* Seram este o insulă mare la extremitatea nordică al Mării Banda. Massoia este un aromatizant obţinut din coaja arborelui de massoia (*Cryptocaria massoia*), originar din Noua Guinee.

3* Piperul de Cubeba (*Piper cubeba*) este o plantă din familia piperului.

Capitolul 14

Înconjurul lumii

Traversarea Atlanticului de către Columb; iniţierea de către Vasco da Gama a unei rute exclusiv maritime între Europa şi Oceanul Indian; înconjurul pământului de către Magellan, de la est la vest; şi prima traversare a Pacificului dinspre vest spre est de către Urdaneta – acestea au fost victoriile navigaţiei din această epocă şi din toate epocile. Acestea au facilitat crearea unor noi legături între regiuni anterior neconectate ale globului şi au pus bazele ascensiunii treptate a Europei pe scena mondială. Deşi au fost realizări singulare, ele trebuie considerate rezultatul unor procese deliberate de explorare intenţionată, mai degrabă evenimente decît accidente ale istoriei. Ele au fost rezultatul unei experienţe îndelungate prin care marinarii, constructorii de nave şi cartografii şi-au îmbunătăţit treptat capacităţile navelor lor şi arta navigaţiei, şi-au îmbogăţit cunoştinţele privind curenţii oceanici şi vînturile şi şi-au perfecţionat metodele de a profita de pe urma exploatării comerciale a noilor teritorii şi popoare pe care le întîlneau. Celebrînd aceste repere, nu trebuie să uităm că astfel de progrese au fost realizate cu multe eforturi. Sute de marinari spanioli au murit doar în cele patru decenii cît au căutat vînturile ce aveau să poarte vasele peste Pacific, dinspre Asia spre Americi, iar căutarea pasajelor de nord-vest şi de nord-est dinspre Atlantic spre Orient, în secolul al XVI-lea, a fost un eşec costisitor deoarece aceste rute erau imposibil de urmat cu

tehnologia, experienţa şi clima din perioada respectivă. Mai presus de toate, trebuie să recunoaştem că introducerea unor boli eurasiatice şi africane în rîndul unor populaţii sensibile din Americi a cauzat pierderi catastrofale şi complet neanticipate de vieţi omeneşti – peste 80% (conform unor estimări, 95%) din populaţie – şi, în consecinţă, eradicarea unor întregi state şi culturi.

Portughezilor şi spaniolilor li s-au atribuit cele mai mari merite la inaugurarea perioadei de expansiune europeană, dar atribuirile naţionaliste ale meritelor maschează o realitate mai complexă. Genovezii şi veneţienii au fost pionierii comerţului maritim pe distanţe lungi, între Mediterana, Flandra şi Anglia, la sfîrşitul secolului al XIII-lea, dar ei nu au fost singurii care au întreprins călătorii lungi în Oceanul Atlantic la vremea respectivă. Şi navigatorii musulmani, şi cei creştini se ocupau de mult timp cu comerţul de-a lungul coastelor dintre Peninsula Iberică şi sudul Marocului, ajungînd în sud pînă la Salé, în timp ce navigatorii iberici şi francezi făceau curse regulate în apele de coastă pînă în Flandra şi Anglia, iar pescarii şi negustorii englezi şi danezi navigau în mod frecvent pînă în Islanda. Deşi nu există prea multe mărturii scrise, aceste călătorii au contribuit la cunoaşterea colectivă cu care au participat marinarii la iniţiativele din Oceanul Atlantic.

Genovezii şi ibericii în estul Oceanului Atlantic

Descoperirea şi ocuparea celor patru arhipelaguri principale dintre latitudinea la care se află Lisabona şi cea unde este localizat Capul Verde, extremitatea sud-vestică a Africii de Vest, a anticipat înaintarea europenilor în Atlantic spre Oceanul Indian şi Asia şi traversarea Atlanticului spre Americi. Sub aspectul deschiderii unor noi orizonturi, descoperirea majoră a perioadei respective a constituit-o Insulele Canare, un arhipelag alcătuit din

12 insule, dintre care cea mai estică este situată la mai puţin de 50 de mile de Maroc. Unele dintre insule au fost colonizate de populaţii vorbitoare de berberă în Antichitate[1] – cu siguranţă înainte ca Islamul să ajungă în nord-vestul Africii –, iar în epoca Renaşterii europenii ştiau că un rege al Numidiei trimisese o expediţie în insule în secolul I î.e.n. Potrivit lui Pliniu cel Bătrîn, numidienii nu au găsit oameni, deşi pe una dintre insule se găseau dovezi ce atestau că fusese locuită[2], precum şi urme de animale sălbatice, printre care şi nişte cîini mari – în latină *canes*, de unde şi denumirea insulelor, Canare. Zece secole mai tîrziu, geograful sicilian Idrisi menţiona o expediţie a Almoravizilor în aceste insule[3]. Redescoperirea lor în secolul al XIV-lea îi este atribuită genovezului Lanzarotto Malocello, aflat în slujba regelui Portugaliei. Insula Lanzarote apare pe o hartă alcătuită în 1339 de cartograful Angelino Dulcert din Mallorca. Conform lui Boccaccio, o expediţie portugheză s-a îndreptat spre Insulele Canare doi ani mai tîrziu; dar în 1344 papa i-a acordat jurisdicţia temporală asupra insulei lui Luis de España, un spaniol care navigase în calitate de amiral al Franţei. Deşi portughezii au obiectat, afirmînd că ei descoperiseră insula primii, au luat decizia cu consecinţe ample de a nu face nici un efort pentru a-şi valorifica acest drept. În acelaşi deceniu, o expediţie castiliană s-a întors în Insulele Canare cu un grup de indigeni care învăţaseră limba catalană, încercînd să-i creştineze pe ceilalţi locuitori ai insulelor. Abia în 1370 regele portughez i-a încredinţat două insule lui Lansarote da Framqua – posibil una şi aceeaşi persoană cu Lanzarotto de Malocello –, care a fost apoi alungat de nişte rivali castilieni[4].

Deşi Insulele Canare sînt situate mai la sud decît Madeira, ele au fost descoperite primele deoarece sînt mai apropiate de Africa şi vînturile care bat predominant dinspre nord-est ajutau corăbiile cu greement pătrat ale europenilor să înainteze cu uşurinţă spre sud-vest[5]. Deplasarea spre Madeira este favorizată de aceleaşi vînturi, dar, deoarece arhipelagul este situat la 300 de mile în larg (şi la aproape 500 de mile sud-vest de Lisabona),

marinarii trebuiau să aibă mare încredere în capacitatea lor de a se întoarce de la o depărtare atît de mare – putînd fi deviaţi de la traseu – ca să ajungă la el. Este posibil ca nişte marinari care se întorceau din Insulele Canare să fi dat peste Madeira şi la vecina sa mai mică, Porto Santo, cînd navigau spre nord în căutarea unor vînturi favorabile dinspre vest care să-i ducă înapoi spre Portugalia. Indiferent de circumstanţele în care a fost descoperită, Madeira apare în Atlasul Medicean din 1351, unde este numită Isola de Legname, „insula de lemn”[6]. (Denumirea portugheză, Madeira, care înseamnă „lemn”, era folosită în mod curent în 1408, cînd insula este desemnată astfel pe o hartă.)

Faptul că marinarii responsabili pentru descoperirea Insulelor Canare şi, poate, a Insulei Madeira erau italieni se datorează faptului că, în secolul al XIV-lea, marinarii genovezi erau angajaţi tot mai des de străini, îndeosebi de portughezi[7]. Portughezii îi încurajau de mult pe negustorii străini să se stabilească în Portugalia, iar în 1317 regele Dinis l-a numit pe genovezul Emanuele Pessagno (sau Manuel Pessanha) amiral al flotei şi a decretat ca Pessagno şi moştenitorii săi să păstreze în serviciul lor 20 de ofiţeri genovezi cu experienţă – este posibil ca Malocello să fi fost unul dintre ei – care să comande vasele şi echipajele[8], majoritatea alcătuite din portughezi. Lui Lanzarote Pessagno, al patrulea amiral din familie, i se atribuie descoperirea arhipelagului Azore, alcătuit din nouă insule aflate la o distanţă cuprinsă între 700 şi 900 de mile vest de Lisabona, împotriva vîntului. Nişte insule care pot fi identificate în mod plauzibil ca fiind Azorele apar pentru prima oară schiţate în faimosul Atlas Catalan din 1375 alcătuit de Abraham Cresques[9], un cartograf din Mallorca. Putere maritimă independentă din 1276 pînă în 1343, Mallorca era un tezaur de cunoştinţe geografice ample adunate de marinari şi negustori care lărgiseră graniţele lumii cunoscute tot mai departe în Oceanul Atlantic, iar Angelino Dulcert şi Abraham Cresques erau printre cei mai iscusiţi cartografi din acea vreme. Insulele fuseseră văzute probabil pentru prima oară de nişte navigatori care se îndreptau spre casă, căutînd vînturi

prielnice dinspre vest. Nelocuite şi, prin urmare, dificil de explorat, pînă la sfîrşitul secolului al XV-lea insulele au rămas fără nume în sursele care s-au păstrat. Asocierea unor denumiri italiene cu insulele din Oceanul Atlantic recent revendicate de Portugalia şi Castilia şi practica tot mai extinsă a cartografierii în Mallorca atestă caracterul multinaţional al explorărilor din această perioadă.

Navigaţia

Explorarea şi exploatarea de către europeni a estului Oceanului Atlantic au avut mai multe cauze şi nu se poate identifica una anume care să fie prevalentă. Lucrări clasice de geografie nou-descoperite şi traduse trezeau curiozitatea oamenilor faţă de lume. Alfabetizarea se extindea dincolo de limitele tradiţionale ale Bisericii şi universităţilor ecleziastice, fapt ce a determinat secularizarea treptată a literaturii vernaculare, precum scrierile lui Dante, Boccaccio şi Chaucer. Îndeosebi ultimii doi era foarte atraşi de viaţa comercială din vremea lor şi se inspirau din acest domeniu. Tatăl lui Boccaccio era reprezentantul băncii Bardi din Florenţa, iar negustorii sînt prezenţi la tot pasul în poveştile din *Decameron*; Chaucer era fiul unui negustor de vinuri, iar *Povestirile din Canterbury* dezvăluie cunoştinţe aprofundate despre afaceri şi negoţ. Descrierea „Corăbierului” ne invită să ne gîndim la geografia mentală a marinarului englez din secolul al XIV-lea, care se întindea din nordul Africii pînă la Marea Baltică:

La huţa mării, care-i zic maree,
La stînci, la lună, seama cum să dee
Cînd îşi cîrmea înspre liman catarga
N-avea el naş din Hull pînă-n Cartaga,
Vînjos era şi tare chibzuit,
Multe furtuni prin barbă i-au vuit;
Ştia orice liman pe dinafară
Din Gottland pîn’ la capul Cap-de-Ţară,

Şi orice sîn de mare cunoştea.
Iar vasu-i *Mădălina* se numea[10].

Din perspectivă tehnologică, rata alfabetizării şi îmbunătăţirile din domeniul navigaţiei au fost accelerate de inventarea tiparniţei cu litere mobile, iar primele ghiduri de navigaţie tipărite au fost publicate la Veneţia în 1490[11], la doar 35 de ani după Biblia lui Gutenberg. Practica de a compila informaţii despre rutele de navigare nu era deloc nouă, dar, în timp ce ghidurile anterioare tindeau să pună accent pe oportunităţile comerciale din diverse locuri, acum exista o distincţie între manualele negustorilor, care cuprindeau date primare despre diverse mărfuri, preţurile lor şi locurile de unde puteau fi achiziţionate, şi ghidurile de navigaţie. Unele scrieri vechi, ca, de exemplu, *Rute pe Marea Eritreei*, combinau uneori aceste informaţii într-un singur text, dar, pe măsură ce, la începutul perioadei moderne, apăreau instrumente şi metode noi pentru stabilirea direcţiei sau pentru identificarea poziţiei în care te aflai, informaţiile referitoare la navigaţie deveneau tot mai diferenţiate.

Cît despre practica navigării propriu-zise, se pot distinge patru abordări diferite: navigaţia costieră, estima, navigarea cu ajutorul latitudinii şi stabilirea poziţiei navei în deplasare. În principiu, navigaţia costieră este cel mai uşor, dar în unele privinţe şi cel mai riscant tip de navigaţie, deoarece pericolele din apropierea ţărmului sînt mai numeroase decît cele întîlnite în larg. După cum sugerează şi denumirea, navigaţia costieră constă în esenţă în a păstra mai mult sau mai puţin contactul vizual cu uscatul, bazîndu-te mai degrabă pe cunoaşterea caracteristicilor sale terestre şi hidrografice pentru a călători în siguranţă dintr-un loc în altul. Marinarii de pretutindeni învaţă de tineri reperele terestre şi maritime ale apelor în care navighează: localizarea bancurilor de nisip, a stîncilor, cele mai bune funduri de ancoră, direcţia vînturilor predominante, caracteristicile curenţilor de mare din apropierea ţărmului sau din vecinătatea unui golf, a unui port sau a gurii unui fluviu. La fel, cunosc şi caracteristicile

uscatului: golfuri, promontorii, dealuri, pîlcuri de copaci sau structuri făcute de om. Cunoaşterea adîncimii apei este foarte importantă, dar şi cunoşterea compoziţiei fundului mării, care diferă de la un loc la altul. Din acest motiv, existau sonde formate dintr-o bucată de plumb prinsă de o sfoară lungă, marcată la intervale regulate, prevăzute cu o adîncitură în partea de dedesubt care putea fi unsă cu seu sau cu ceară; cînd plumbul ajungea pe fundul mării, unele fragmente rămîneau lipite de el. Analizînd adîncimea apei şi compoziţia fundului mării – nisip alb într-un loc, scoici sfărîmate în alt loc –, se putea aproxima poziţia vasului chiar şi atunci cînd nu se zărea uscatul.

Diferenţele regionale sub aspect geografic impuneau abordări distincte ale navigaţiei. Rîurile şi fluviile care facilitează comerţul dintre interiorul Europei şi Canalul Mînecii sau Marea Nordului depun tone de aluviuni în apele puţin adînci, unde fluxul puternic reconfigurează constant fundul mării, prin urmare sondarea şi cunoaşterea caracteristicilor fluxului şi ale curenţilor de maree sînt esenţiale pentru a naviga în apele din nordul Europei. În general, Mediterana este prea adîncă pentru a o sonda în zonele în care uscatul nu este vizibil; deltele principalelor fluvii sînt puţine, cele mai importante fiind cea a Ronului, lîngă Marsilia, Delta Padului, la sud de Veneţia, şi Delta Nilului; şi aproape că nu există flux şi reflux care să agite apele puţin adînci de două ori pe zi. Preocupările distincte ale marinarilor care navigau în Marea Mediterană şi ale celor din nordul Europei se reflectă în instrucţiunile scrise elaborate pentru cele două regiuni. Dacă *Lo Compasso da Navigare* dă indicaţii în funcţie de relevmentul compas şi distanţele din Marea Mediterană[12], instrucţiunile privind navigaţia nord-europeană prezintă coordonate geografice şi informaţii despre flux, reflux şi adîncimea apei[13]. Chiar şi cele mai vechi instrucţiuni de navigare scrise în limba engleză, care datează din anii 1460, dar pot include şi materiale din secolul al XIV-lea, nu specifică distanţe:

> Şi [cînd] vii dinspre Spania şi ajungi la Capul Finisterre, schimbă cursul spre nord-nord-est. Iar cînd ai înaintat două treimi înspre mare şi ajungi lîngă [fluviul] Severn

[spre Bristol], trebuie să o iei spre nord prin est, pînă cînd poţi măsura adîncimea apei... Şi cînd apa are 100 sau 80 de braţe, o iei spre nord pînă ajungi din nou la o adîncime de 72 de braţe, iar pe fundul mării este nisip cenuşiu-deschis. Acolo este creasta dintre Capul Clear [Irlanda] şi [Insulele] Scilly14.

Datorită răspîndirii alfabetizării şi abordărilor cantitative ale navigaţiei, ghidurile rutelor maritime şi portulanele au devenit tot mai frecvente în perioada Renaşterii. Totuşi, unele dintre cele mai detaliate aspecte ale navigaţiei sînt atît de fluctuante şi impun o cunoaştere atît de amănunţită a anumitor căi navigabile, încît notarea lor nu reprezintă decît o soluţie temporară. Acest lucru este valabil şi în prezent; prin urmare, sînt emise periodic „anunţuri adresate marinarilor" care prezintă modificări ale unor hărţi publicate.

Legislaţia medievală ce reglementa activitatea piloţilor includea sancţiuni severe pentru neglijenţă sau pentru afirmaţia falsă că ar avea competenţe pe care nu le deţin. *Il Consolato del Mar* (*Cutumele mării*), un codice care cuprindea legi şi cutume maritime elaborate în cinci secole, publicat la Barcelona la mijlocul secolului al XV-lea, prevede următoarele:

Dacă pilotul nu cunoaşte apele din zona pe care spusese că o cunoaşte bine şi nu va fi în stare să facă treaba pe care s-a prins să o facă, să i se taie capul de îndată, fără să i se arate milă sau îndurare. Stăpînul vasului poate porunci să i se taie capul fără să mai ducă pricina în faţa unui tribunal dacă nu doreşte asta, deoarece pilotul l-a minţit şi i-a pus în pericol pe el, pe toţi însoţitorii săi de pe vas, precum şi vasul şi tot ce se află la bordul lui.

Totuşi, stăpînul vasului nu va hotărî singur dacă să i se taie capul pilotului. O asemenea hotărîre va fi luată după consultarea şi cercetarea pricinei de către cîrmaci, negustori şi restul echipajului15.

De asemenea, în *Black Book of the Admiralty* (*Cartea neagră a amiralităţii*) se stipulează că, „dacă se pierde un vas din vina pilotului [cîrmaciului], marinarii au voie, dacă vor... să-i taie capul fără să fie obligaţi să dea socoteală unui judecător, deoarece pilotul s-a făcut vinovat de înaltă trădare, nefiind în stare să piloteze vasul, aşa cum a făgăduit"16.

Pe lîngă buna cunoaştere a caracteristicilor de la suprafaţa apei şi de sub apă şi a forţelor care acţionează asupra acestora, marinarii trebuiau să ştie cum să determine direcţia şi viteza

vasului şi cum să estimeze unghiul de derivă, devierea laterală de la curs a unui vas din cauza vîntului sau a curenţilor. Pe baza acestor informaţii, se putea stabili poziţia vasului prin estimă[17]. Un marinar atent nu avea nevoie de echipamente sofisticate pentru a face acest lucru cu acurateţe. De exemplu, viteza putea fi calculată aruncînd peste bord o bucată de lemn care plutea pe apă şi numărînd cîte secunde treceau pînă ajungea de la un punct de pe coca vasului la altul. Astfel, datele care puteau fi adunate într-un ghid de navigaţie sau într-un portulan erau utile, dar nu puteau înlocui observaţia bazată pe experienţă, mai ales în cazul aventurării în ape necunoscute despre care nimeni nu ştia nimic dinainte.

Instrumentele de navigaţie

Un motiv pentru care ghidurile de navigaţie au devenit mai comune în această perioadă este că, din cauza numărului tot mai mare de porturi în care marinarii puteau face escală, era mai greu de reţinut toate informaţiile necesare, mai ales după ce a început să fie folosită busola. Primele dovezi scrise care atestă că europenii descoperiseră cum să aplice în navigaţie utilizarea unui ac magnetizat se găsesc într-un text scris în jurul anului 1180 de polimatul englez Alexander Neckham:

> Marinarii, cînd navighează pe mare şi cerul este înnorat, încît nu se mai pot folosi de lumina soarelui, sau cînd lumea e învăluită de întunericul nopţii şi nu ştiu înspre ce punct cardinal se îndreaptă vasul, ating magnetul cu un ac, care se învîrte în cerc, iar cînd se opreşte, vîrful său arată nordul[18].

Nu există dovezi care să ateste originea chineză a busolei occidentale, dar această descriere seamănă cu cea făcută anterior de Zhu Yu „acului care indica sudul”, în acelaşi secol. La început, „acul şi piatra” (magnetitul) erau utilizate pentru a localiza Steaua Polară[1*] cînd aceasta nu putea fi văzută. Conform lui Vincent de Beauvais, care scria în jurul anului 1250, „cînd marinarii nu văd soarele sau steaua din cauza norilor, iau un ac,

îi trec vîrful printr-un pai şi îl pun într-un castron cu apă. Apoi rotesc piatra prin apă, pînă cînd acul, care o urmează, se învîrte iute. În acest moment piatra este scoasă brusc, iar acul îşi îndreaptă vîrful spre Stella Maris”[19].

Ideea că acul era atras de Steaua Polară a fost abandonată la scurt timp, deşi polul magnetic a fost înţeles abia după multe secole. Chiar şi aşa, forma tradiţională de stea a busolei reflectă convingerea iniţială că busola avea o orientare celestă. Concomitent, tradiţia marinărească de a naviga „după vînturi” se reflectă în divizarea busolei în puncte. Deşi astronomii împărţeau în Antichitate cercul în 360 de grade, marinarii mediteraneeni concepeau direcţia în termenii celor opt vînturi: nord, nord-est, est, sud-est şi aşa mai departe. Odată cu dezvoltarea busolei, aceste „vînturi” au fost împărţite la rîndul lor în alte opt „puncte intercardinale”[20] (nord-nord-est, est-nord-est, est-sud-est…) şi şaisprezece „carturi” (nord-prin-est, nord-est-prin-nord, nord-est-prin-est, est-prin-nord şi aşa mai departe), însumînd 32 de diviziuni de cîte 11,25 grade.

Adoptarea busolei pentru navigaţie a contribuit la dezvoltarea portulanului sau ghidului de navigaţie folosit în Evul Mediu în Mediterana[21]. Termenul italian *portolano* desemna iniţial o colecţie de instrucţiuni de navigaţie, cel mai vechi care s-a păstrat fiind *Il Compasso da Navigare*. Treptat, acestea au început să fie însoţite de hărţi care prezentau cu o precizie remarcabilă conturul coastei mediteraneene. Această tentativă de realism geografic constituia o diferenţă mare faţă de hărţile medievale extrem de stilizate – şi imposibil de folosit pentru navigaţie – de tip *orbis terrarum* (T-O), a căror intenţie era să reprezinte o lume ordonată, cu Ierusalimul la intersecţia braţelor literei „T”, ce reprezentau Dunărea, Nilul şi Marea Mediterană. Între aceste braţe se aflau Europa, Asia şi Africa, toate fiind înconjurate de Oceanus (O). Pe lîngă realism, portulanele sînt caracterizate de introducerea rozei vînturilor, fiecare avînd razele sale romboidale extinse pînă spre marginile hărţii, creînd o încîlceală năucitoare de linii intersectate. Acestea erau colorate potrivit

unor convenţii adoptate la scară largă: negru sau maro pentru punctele cardinale, verde pentru punctele intercardinale şi roşu pentru carturi. Porturile erau identificate după nume – scrise întotdeauna pe partea dinspre uscat, perpendicular pe coastă – şi uneori prin flamuri sau alte însemne. De exemplu, pe harta lui Angelino Dulcert din 1339, asocierea dintre Lanzarotto Malocello şi Lanzarote este indicată prin crucea Sfîntului Gheorghe, patronul oraşului său natal, Genova.

Busolele indicau direcţia, dar nu şi locul. Posibilitatea de a stabili poziţia în raport cu portul de plecare sau cu destinaţia, dacă aceasta din urmă era cunoscută, era esenţială. Cea mai uşoară modalitate de a realiza acest lucru consta în raportarea la un obiect staţionar de pe uscat, dar, dacă reperele de la orizont lipsesc, eşti nevoit să te uiţi pe cer. Constanţa relativă cu care luna, stelele şi planetele îşi descriu traiectoriile pe parcursul unui an facilitează destul de mult stabilirea latitudinii – poziţia la nord sau la sud de ecuator – prin măsurarea unghiului dintre orizont şi soare sau, în emisfera nordică, dintre orizont şi Steaua Polară. Cel mai vechi instrument de măsurare a altitudinii era astrolabul, originile sale datînd din Antichitatea clasică. Astrolabul astronomic era prea complicat şi prea complex pentru a fi util pe mare (lucrarea neterminată a lui Chaucer *Tratat despre astrolab*, cel mai vechi manual tehnic redactat în limba engleză, are 15.000 de cuvinte), dar în 1481 portughezii aveau un astrolab pentru uz marinăresc[22]. Acest instrument mai simplu era folosit pe scară largă, fiind menţionat în notele lor de călătorie de către Bartolomeu Dias, Vasco da Gama şi Pedro Álvares Cabral. Cvadrantul marinăresc a fost elaborat cu puţin înainte de astrolabul marinăresc, fiind menţionat în scris în jurul anului 1460. Printre alte dispozitive adăugate repertoriului de instrumente de navigaţie se numără alidada (sfîrşitul secolului al XV-lea), cvadrantul lui Davis (sfîrşitul secolului al XVI-lea), octantul (1730) şi, în cele din urmă, sextantul (1759), care a rămas instrumentul principal pentru navigatori pînă la apariţia sistemelor electronice de navigaţie. O metodă practică de stabilire

a longitudinii – poziţia la est sau la vest faţă de un anumit meridian – pe mare a trebuit să aştepte inventarea unui instrument precis de măsurare a timpului, în secolul al XVIII-lea.

Despre caravele şi carace

Îmbunătăţirile practicii de navigaţie au fost însoţite de progrese sub aspectul construcţiei navelor. În perioada medievală se dezvoltaseră două tradiţii distincte, cogile construite începînd cu bordajul, specifice coastei Atlanticului şi Mării Baltice, şi vasele cu pupa rotunjită construite începînd cu osatura, specifice Mediteranei, care atingeau dimensiuni impresionante. Un contract genovez datînd din 1268 prevedea construirea unor corăbii cu lungimea de 37 de metri şi lăţimea de nouă metri[23]. Principalul neajuns al navigării cu corăbii atît de mari era însă velatura lor latină complicată. Deşi corăbiile cu velatură latină pot naviga mai aproape de direcţia în care bate vîntul decît cele cu vele pătrate, care sînt cele mai eficiente cu vîntul din pupa, sînt mai dificil de manevrat. Este imposibil de redus velatura latină ridicînd-o pe o vergă sau pe un ghiu. În acest caz, vergile trebuie coborîte, velele mai mari trebuie scoase, iar cele mai mici sînt lăsate libere. Chiar şi cîrmirea este un proces laborios care necesită coborîrea vergii – care poate avea 50 de metri lungime – de pe catarg, orientarea vergii şi a velei pe verticală şi repoziţionarea lor pe partea de sub vînt a catargului, manevre care necesitau echipaje numeroase.

La scurt timp după ce constructorii de corăbii mediteraneeni au început să realizeze cogi avînd ca model prototipuri nord-europene, au început să experimenteze noi configuraţii de pînze care includeau atît velele aurice din Mediterana, cît şi vela pătrată din nord, modificare ce a contribuit la apariţia unor corăbii cu trei sau patru catarge, cu vele pătrate la provă şi latine la pupă. *Santa María* a lui Columb avea cinci vele: o singură velă pătrată pe trinchet, o velă mare pătrată şi un gabier pe catargul

mare, o velă latină pe artimon şi o velă pătrată sub bompres numită civadă. Cu timpul, marinarii mediteraneeni au ajuns să numească aceste vase pur şi simplu „corăbii” – *naves* în italiană, *não* în portugheză şi *nao* în spaniolă[24] –, pe cînd englezii foloseau termenul *caracă*.

Concomitent cu apariţia acestei *nao* drept corabie standard de transport de marfă la acea vreme şi totodată drept formidabilă navă de război, caravela[25], mai îngustă şi mai multifuncţională, evoluase pornind de la *qarib*[26], un vas mai mic pentru uz general, asociat îndeosebi cu Africa de Nord şi Peninsula Iberică. Cea mai veche menţionare a unei caravele datează cam din secolul al XIII-lea, deşi nu există nici un indiciu privind velatura sau dimensiunile ei, iar dovezile privind evoluţia ei ulterioară sînt puţine. La începutul secolului al XV-lea, caravelele par să fi fost în general nişte vase cu două catarge şi vele latine (*caravela latina*), dar la mijlocul secolului, cînd erau folosite pe scară largă în Portugalia şi în sudul Spaniei, se construiau şi cu trei catarge. Cu velatura compusă din vele pătrate pe trinchet şi pe catargul mare şi o velă latină pe artimon, *caravela redonda* era mai eficientă cu vîntul în spate, iar raportul mai mare dintre lungime şi lăţimea sa o făcea mai manevrabilă decît *nao*. Deloc surprinzător, perioada de glorie a caravelei şi a *nao* coincide cu perioada explorării Atlanticului care a început sub auspiciile lui Dom Henrique al Portugaliei şi a atins apogeul în vremea lui Columb, anticipînd vasele cu vele pătrate din epoca clasică a navigaţiei europene care a urmat.

Dom Henrique şi epoca lui

Dom Henrique – prinţul Henric „Navigatorul”[27] – a fost unul dintre primii şi cei mai fervenţi susţinători ai potenţialului comercial al Oceanului Atlantic. Al treilea fiu al lui João I şi al englezoaicei Philippa de Lancaster, i se atribuie adesea meritul de

a fi întemeiat o şcoală de navigaţie la Sagres, în sud-vestul Portugaliei. De fapt, Henrique nu era marinar – probabil că nu a navigat niciodată mai departe de nordul Marocului – şi nu întemeiase nici o şcoală la Sagres sau altundeva. Henrique era motivat de o credinţă nestrămutată în conceptul medieval de *război just* şi de obligaţia de a răspîndi dreapta credinţă în rîndul păgînilor şi de a purta cruciade împotriva ereticilor şi a musulmanilor. Susţinător înfocat al Bisericii luptătoare, în adolescenţă îl convinsese pe tatăl său să se angajeze într-o cruciadă împotriva Marocului şi a luat parte la cucerirea Ceutei în 1415[28]. Victoria s-a dovedit de prisos, deoarece oraşul nu prea avea importanţă economică sau strategică pentru Portugalia, dar întreţinerea lui costa mult şi era imposibil să fie lăsat în mîinile duşmanilor fără a-şi pierde prestigiul. Un atac portughez ulterior asupra Tangerului, la 30 de mile spre vest, s-a soldat cu un eşec, iar Henrique s-a orientat în cele din urmă spre iniţiative mai comerciale.

Cu sprijinul său, caravelele portugheze au ajuns în arhipelagurile din estul Oceanului Atlantic şi au deschis accesul spre coasta Guineei, cum era numit vestul Africii, care era o sursă de aur, sclavi şi chili, o mirodenie din familia ghimbirului folosită ca înlocuitor pentru piperul negru. Interesul său faţă de coasta Africii deriva parţial din faptul că eşuase să impună controlul Portugaliei asupra Insulelor Canare, pe care le revendicase Castilia la începutul secolului al XV-lea. Mereu atent la posibilitatea vreunui avantaj comercial, în anii 1420, Henrique a finanţat o serie de călătorii de-a lungul coastei Africii, sperînd probabil să-şi întemeieze un regat propriu, bogat în sclavi, aur şi produse piscicole obţinute prin exploatarea zonelor de pescuit de coastă. În anii 1430 a organizat colonizarea şi exploatarea în arhipelagul Madeira a cherestelei, vinului şi, începînd din anii 1450, a zahărului[29]. (Produs iniţial în Noua Guinee, zahărul fusese introdus în bazinul Mării Mediterane de neguţătorii musulmani.) La sfîrşitul secolului, Madeira era cel mai mare exportator de zahăr din lume, expediind peste 1.200 de tone pe an în Europa.

Henrique a iniţiat colonizarea Insulelor Azore în 1439, iar judecînd după creşterea rapidă a populaţiei şi a producţiei industriale şi agricole, pe rutele dintre Portugalia şi cele două grupuri de insule s-a navigat intens încă de la început.

În 1434, portughezii cunoşteau coasta Africii pînă la Capul Bojador[30], la sud de Insulele Canare, pe teritoriul actual al Saharei Occidentale, zonă considerată pînă atunci în general limita sudică pînă la care se poate naviga în siguranţă. În acel an, Gil Eanes a trecut de Capul Bojador. Antão Gonçalves şi Nuno Tristão au ajuns pînă la Río de Oro (Dakhla, Sahara Occidentală), unde se aflau cîteva sate maure ai căror locuitori au fost prinşi şi făcuţi sclavi în 1441, iar în acelaşi an sau în următorul Tristão a ajuns la Cabo Bianco (Nouadhibou, Mauritania). În 1445, o expediţie alcătuită, se pare, din 26 de corăbii a pornit spre Río de Oro, iar cîteva corăbii au mers mai departe, spre fluviul Senegal şi Capul Verde. Trei ani mai tîrziu, portughezii au înfiinţat o staţiune pentru comerţul cu băştinaşii lîngă Río de Oro, pe mica insulă Arguin din golful cu acelaşi nume, în Mauritania. Datorită faptului că avea surse de apă dulce, acesta a devenit centrul unui comerţ profitabil cu fildeş, aur şi sclavi şi al pescuitului de coastă.

În 1454, cînd negustorul veneţian Alvise da Cadamosto s-a oprit în Portugalia în drum spre Flandra, Henrique i-a oferit trei sferturi din profiturile oricărei expediţii către Guineea pe care ar fi echipat-o acesta sau jumătate din profituri dacă ar fi folosit una din corăbiile lui Henrique. În anul următor acesta a navigat spre sud. Relatarea lui Cadamosto este una dintre cele mai expresive însemnări păstrate din această perioadă, deoarece observă atent atît oamenii şi obiceiurile lor, cît şi aspectele legate de negoţ. Oferă detalii interesante despre colonizarea şi prosperitatea insulelor Madeira, Canare şi Arguin, către şi dinspre care „caravelele portugheze vin şi pleacă tot anul” şi unde negustori autorizaţi de Henrique vindeau „mantii, covoare şi alte astfel de lucruri şi, mai presus de toate, porumb [cereale], pentru că ei nu au niciodată destulă mîncare”, primind în schimb bogăţiile naturale ale Guineei – „în fiecare an… cîte o mie de sclavi” şi praf

de aur. La sud de fluviul Senegal a ajuns pe teritoriul lui Budomel, un rege wolof care i-a oferit o sută de sclavi în schimbul a şapte cai şi l-a invitat pe Cadamosto la reşedinţa lui, la aproximativ 40 de kilometri de coastă. „Am călătorit pe uscat mai degrabă pentru a vedea locuri interesante şi pentru a afla unele lucruri decît pentru a lua tribut.” După ce a petrecut o lună în ospeţie la Budomel, a plecat mai departe spre sud, ajungînd într-un loc de unde se vedea Steaua Nordului „doar cînd era foarte senin... cam la o treime de suliţă deasupra orizontului. Am mai văzut şase stele aproape de orizont, deasupra mării, clare, strălucitoare şi mari”[31]. Aceasta era constelaţia Crux sau Crucea Sudului[32], o constelaţie care urma să aibă aceeaşi funcţie în navigaţie în emisfera sudică precum Steaua Polară în emisfera nordică. De asemenea, Cadamosto a fost unul dintre primii oameni care au văzut Insulele Capului Verde[33], situate la aproximativ 400 de mile vest de Africa şi menţionate pentru prima oară în documente oficiale în 1460. Pînă în acest moment, anul morţii lui Henrique, portughezii exploraseră aproximativ 2.200 de mile din coasta vestică a Africii, făcînd şi expediţii pe fluviile Senegal, Gambia şi pe altele. Pînă să ajungă după colţ, în Golful Guineea, avea să mai treacă un deceniu.

Indiferent de realizările sale geografice, susţinerea financiară acordată de Henrique acestor călătorii era motivată de profituri, iar el le impunea căpitanilor obiective clare, stabilind distanţele care trebuiau parcurse şi asigurîndu-se că se consemnau în mod sistematic detalii despre navigaţie şi geografia coastei, mărfuri, preţuri şi limbile locale. La sud de zona de influenţă islamică locuită de vorbitori de arabă, culegerea acestor informaţii era îngreunată nu doar de dificultatea navigaţiei, ci şi de imposibilitatea de a comunica prin intermediul unor interpreţi[34]. Această problemă avea să persiste pînă ce portughezii au înconjurat Africa şi au ajuns pe coasta de est a continentului, locuită de arabofoni, în 1498. Dificultăţile de comunicare şi absenţa unei tradiţii locale a navigaţiei de coastă de la care să se inspire explică parţial de ce ritmul explorărilor portugheze din a

doua jumătate a secolului al XV-lea pare atît de lent şi de ce au avansat atît de rapid după ce au ajuns în Oceanul Indian.

Dacă unul dintre rezultatele călătoriilor portughezilor de-a lungul coastei vestice a Africii a fost descoperirea unei rute spre India, nu există nici un indiciu că Henrique ar fi avut în minte un plan mai amplu decît campania împotriva păgînilor şi necredincioşilor şi propria dorinţă de mărire. În acea vreme, nimeni nu se gîndea la posibilitatea de a înconjura sudul Africii sau de a găsi un drum mai scurt către Indii[35], ţelul care îi însufleţise pe fraţii Vivaldi cu 150 de ani mai devreme. Sprijinul acordat de stat altor explorări ale coastei africane a încetat odată cu moartea lui Henrique, deoarece Afonso al V-lea, nepotul său, s-a axat pe dobîndirea unor teritorii în Marocul păgîn. Aceste campanii brutale s-au dovedit a fi o şcoală dură pentru soldaţii portughezi[36], dintre care unii aveau să lupte apoi împotriva musulmanilor în Asia.

Definirea spaţiului

Expansiunea europeană a deschis o nouă eră în istoria lumii nu doar pentru că i-a catapultat pe occidentalii mult mai înapoiaţi ai Eurasiei din peninsula lor obscură pe scena mondială, ci şi pentru că europenii au introdus în lume o diversitate de noutăţi de ordin cultural şi juridic care acum ni se par de la sine înţelese. Două sînt deosebit de memorabile. Una a fost simbioza tot mai complexă dintre conducători şi negustori, atît de specifică oraşelor-state italiene, precum Veneţia, Genova şi Florenţa, prin a căror influenţă această dinamică s-a extins în Peninsula Iberică şi în nordul Europei. Cealaltă era ideea conform căreia controlul politic poate fi exercitat nu doar asupra unor teritorii de dincolo de ocean, ci şi asupra oceanelor înseşi. Deşi multe state îşi folosiseră flotele pentru a-şi extinde autoritatea în afara ţării – pentru a pune stăpînire pe insule sau a controla rute şi puncte

strategice cu trafic intens –, nimeni nu se gîndise să împartă dinainte marea şi să o trateze ca pe un spaţiu politic asemenea teritoriilor de pe uscat. Romanii numiseră Mediterana *Mare Nostrum*, „Marea noastră”, dar aceasta era doar o situaţie de fapt, iar în jurisprudenţa clasică marea era proprietatea tuturor, un bun comun global. În secolul al XIII-lea, atît Veneţia, cît şi Genova îşi afirmau jurisdicţia asupra nordului Adriaticii, respectiv a Mării Ligurice, în efortul de a se asigura că toate mărfurile trec prin porturile lor, pentru a colecta taxe şi alte impozite. Conform unei interpretări juridice din acea vreme[37], fiecare dobîndise o astfel de jurisdicţie prin cutumă – mai precis, pentru că o deţineau de mai bine de un secol. În opinia altora, oraşele-state puteau primi dreptul de „uzufruct” al mării ca dar din partea împăratului Sfîntului Imperiu Roman, retrăgîndu-li-se altora libertatea de navigaţie.

Toate acestea s-au schimbat odată cu o serie de bule papale prin care li se acordau portughezilor drepturi asupra unor teritorii care încă nu erau supuse unor principi creştini. Confirmîndu-se progresele făcute datorită susţinerii acordate de Dom Henrique, bula *Romanus Pontifex* din 1455 preciza că Afonso al V-lea al Portugaliei „a dobîndit şi stăpîneşte şi legal… aceste insule, pămînturi, porturi şi mări” din Guineea şi că nimeni nu avea dreptul să zădărnicească eforturile sale sau ale succesorilor săi de a-i converti pe locuitorii acelor teritorii la creştinism. Bula se referea nu doar la Ceuta şi Guineea, ci şi „la toate acele provincii, insule, porturi şi mări care de acum înainte… pot fi cucerite de la necredincioşi sau păgîni”[38], în numele lui Afonso şi al moştenitorilor săi. Acesta nu era nicidecum primul caz în care Biserica intervenea în chestiuni laice, dar papa Callixtus al III-lea era nerăbdător să rezolve disputele dintre liderii apuseni, pentru ca aceştia să poată iniţia o cruciadă împotriva otomanilor, care tocmai cuceriseră Constantinopolul.

Un sfert de secol mai tîrziu, Tratatul de la Alcáçovas dintre Portugalia şi Castilia a inclus două prevederi cu o semnificaţie deosebită. A fost recunoscut dreptul Isabelei la tronul Castiliei, iar

disputa privind Insulele Canare a fost tranşată în favoarea Castiliei. Portughezii au rămas în posesia arhipelagurilor Madeira, Azore şi Capul Verde şi li s-a dat mînă liberă să exploreze în voie Oceanul Atlantic. În plus, tratatul le impunea Isabelei şi lui Ferdinand de Aragón, soţul ei, să le interzică supuşilor lor sau oricărui vas „care-şi găsea echipaj sau provizii în porturile lor”[39] să navigheze spre insulele portugheze sau spre „pămînturile din Guineea, descoperite sau care urmează a fi descoperite”. Astfel, Tratatul de la Alcáçovas oferea Portugaliei partea leului din cîştigurile teritoriale şi era clar că, dacă spaniolii ar fi căutat teritorii noi în Atlantic, ar fi trebuit să se îndrepte spre nord sau spre vest. Întîmplător, Insulele Canare, asupra cărora şi-au menţinut dominaţia, s-au dovedit a fi punctul de plecare ideal pentru corăbiile care navigau spre vest, spre Americi, după cum aveau să afle curînd Cristofor Columb şi cei care l-au succedat.

După ce a fost eliminată ameninţarea unor intruşi castilieni, portughezii au fost din nou liberi să facă comerţ în Atlantic. Posibilitatea existenţei unei rute spre India care ocolea Africa a început să fie luată în calcul odată ce portughezii au ajuns în Golful Guineea, în 1471. Meritul verificării acestei posibilităţi îi revine strănepotului lui Henrique, João al II-lea, care a încurajat explorările geografice, vizînd îndeosebi circumnavigaţia Africii[40]. A început prin a trimite 600 de soldaţi şi muncitori care să construiască o fortăreaţă la São Jorge da Mina (Elmina, Ghana), care a devenit focarul comerţului portughez cu sclavi şi aur din Africa de Vest şi baza operaţională pentru călătoriile spre sud. Portughezii au traversat ecuatorul în jurul anului 1473, iar în 1482 Diogo Cão a ajuns la gurile fluviului Zair (Congo), „care se varsă în mare cu asemenea repeziciune, încît şi la 20 de leghe [60 de mile] în larg dai tot de apă dulce”[41]. Cîţiva ani mai tîrziu Cão a ajuns pînă în Golful Walvis, în Namibia. Pe lîngă faptul că au îmbogăţit cunoştinţele portughezilor cu privire la geografia fizică a Africii, datorită acestor călătorii ei au descoperit regatul Congo, care avea să devină unul dintre cei mai importanţi funizori de sclavi africani pentru Americi, aşa cum portughezii urmau să fie

cel mai mare transportator.

În acest moment, posibilitatea ca portughezii să ajungă într-adevăr în Oceanul Indian pe mare era atît de reală, încît João a trimis patru expediţii spre est într-un singur an, două pe mare şi două pe uscat, prin Levant. El urmărea două scopuri distincte: să ia contact cu regele creştin al Ethiopiei şi să se lămurească dacă se poate ajunge în Oceanul Indian pe mare şi să evalueze condiţiile comerciale de acolo în cazul în care s-ar fi realizat acest lucru. Solul care se îndrepta spre Ethiopia a murit, dar Pêro da Covilhã a petrecut cinci ani vizitînd Adenul, Cannanore, Calicutul, Goa şi coasta Africii de Est înainte de a se întoarce în Egipt. Aflînd de moartea celuilalt sol, Covilhã se poate să fi trimis acasă o descriere a activităţii comerciale din Calicut, menţionînd că era posibil să se ajungă acolo „din Marea Guineei”[42], deşi este puţin probabil ca vreo scrisoare de la el să fi ajuns în Portugalia înainte de sfîrşitul anilor 1490. Acesta s-a dus apoi în Ethiopia, unde a rămas pînă la moartea sa.

Cea mai rodnică dintre cele patru expediţii a fost cea condusă de Bartolomeu Dias, care în 1487 a plecat cu trei corăbii într-o călătorie care a dus pentru prima oară nişte vase europene în Oceanul Indian, debarcînd, pe 3 februarie 1488, pe ţărmul Golfului Mossel, la 160 de mile est de extremitatea sudică a Africii şi la 600 de mile de comunitatea de negustori musulmani cea mai sudică din Africa. La întoarcere, Dias a văzut ceea ce el a numit Capul Furtunilor, un nume foarte potrivit avînd în vedere condiţiile care predomină la joncţiunea dintre Oceanul Atlantic şi Oceanul Indian, dar cînd s-a întors în Portugalia, în decembrie 1488, João l-a botezat Capul Bunei Speranţe, speranţa fiind aceea că negoţul cu Indiile urma să fie în sfîrşit realizabil[2*]. Problemele interne i-au împiedicat pe portughezi să valorifice imediat realizarea monumentală a lui Dias[43]. În plus, mulţi nobili încă legaţi de pămînt se opuneau iniţiativelor pe mare şi pînă şi în rîndul celor care sprijineau activităţile comerciale se discuta aprins dacă era sau nu înţelept să se pătrundă în comerţul din Oceanul Indian, despre care nu ştiau aproape nimic. Pe fondul

complex al rivalităţilor din Peninsula Iberică şi al celor interreligioase, asociat cu oportunităţile mai mari de negoţ pe coastele Africii şi îmbogăţirea cunoştinţelor despre lumea oceanului şi tehnologiile necesare unei activităţi profitabile pe ocean trebuie să evaluăm cele mai faimoase realizări ale acestei perioade şi oamenii care le-au permis să devină realitate.

Cristofor Columb

Activitatea de explorare din Atlantic atrăsese o serie de marinari ambiţioşi, dintre care unul, Cristofor Columb, născut la Genova, a conceput un plan îndrăzneţ: „Avea să navigheze spre sud şi spre vest, descoperind pământuri vaste, foarte fertile, atît insule, cît şi *terra firma*, toate foarte bogate în aur şi argint, perle şi nestemate şi pline de oameni; iar navigînd în această direcţie, avea să ajungă în cele din urmă în India, la nobila insulă Cipangu [Japonia] şi tărîmurile Marelui Han”[44]. Nu era primul care credea că o asemenea călătorie este posibilă şi se poate spune cu absolută sinceritate că a dat greş[45]: Columb a estimat greşit dimensiunile Pământului; nu a ajuns în Asia; şi nu a avut acces la bogatele surse de mirodenii din Orient. Nici una dintre aceste observaţii nu diminuează însă realizarea sa epocală, faptul că a stabilit o legătură directă între Eurasia şi Africa, în est, şi cele două Americi, în vest. Şi-a depăşit contemporanii nu neapărat sub aspectul abilităţilor navigaţionale sau al intuiţiei, ci sub aspectul viziunii sale consecvente şi al strădaniilor susţinute de a dobîndi sprijin financiar şi politic, fără care onoarea de a crea o punte peste Atlantic ar fi revenit altcuiva.

Născut la mijlocul secolului al XV-lea, Columb şi-a făcut ucenicia în Marea Ligurică şi în Marea Tireniană şi se pare că a navigat pentru prima oară în Atlantic după ce a împlinit 20 de ani[46]. În 1476 locuia la Lisabona, unde s-a căsătorit cu Felipa Moniz, al cărei tată, Bartolomeu Perestrello, era fiul unui

negustor italian din Lisabona şi fusese crescut în casa lui Dom Henrique. Luînd parte la expediţia care fusese trimisă pentru a revendica arhipelagul Madeira, Perestrollo a fost răsplătit cu funcţia de guvernator al Insulei Porto Santo, unde s-a stabilit în 1446. Deşi a murit cu 20 de ani înainte de căsătoria fiicei sale, zestrea Felipei pare să fi inclus şi hîrtiile lui personale, printre care şi nişte instrucţiuni de navigaţie şi portulane ale Atlanticului. Conform biografului lui Columb, Bartolomé de las Casas, în vremea lui Perestrello

> lumea fremăta de tot felul de descoperiri care se făceau de-a lungul coastei Guineei şi prin arhipelagurile din Atlantic, iar Bartolomeu Perestrello spera să facă şi el nişte descoperiri folosind ca bază Porto Santo. Astfel de descoperiri erau într-adevăr apropiate… şi, prin urmare, Bartolomeu Perestrello pesemne că avea instrumente, hîrtii şi hărţi de navigaţie şi că acestea i-au fost încredinţate lui Cristofor Columb de soacra lui. El s-a bucurat foarte mult văzîndu-le şi se pare că acest dar… l-a făcut să cerceteze mai amănunţit practicile şi lecţiile pe care le putea învăţa din experienţa portughezilor ca să navigheze spre Mina del Oro [Elmina] şi spre coasta Guineei, unde aceştia au întreprins… multe călătorii[47].

Columb a dobîndit experienţa practică a navigaţiei în călătoriile dintre arhipelagurile Canare, Madeira şi Azore. A făcut cel puţin două călătorii de-a lungul coastei Guineei şi a luat parte la expediţia care a avut drept sarcină construirea fortului de la São Jorge de Mina, iar călătoriile spre nord l-au dus la Galway, Irlanda, poate şi în Islanda[48].

Pe lîngă descoperirile atestate din acea perioadă, circulau tot mai multe legende despre teritorii situate la vest de cele patru arhipelaguri. Tradiţia medievală, parţial înfrumuseţînd poveşti mai vechi, menţiona diverse insule situate în vest, îndeosebi Insula San Brendan şi Antilia, Insula celor şapte oraşe, care ar fi fost colonizată de nişte episcopi iberici ce au fugit din faţa invaziei musulmane din secolul al VIII-lea. De asemenea, şi călătoriile întîmplătoare sau planificate au îmbogăţit cunoştinţele marinarilor despre Atlantic, mai ales în privinţa vastităţii sale[49]. Cu puţin timp înainte de începutul călătoriei sale[50], în 1492, Columb şi ceilalţi ofiţeri ai săi au cunoscut un bărbat care, în urmă cu 40 de ani, navigase spre vest pînă în Marea Sargaselor –

un vast sector din ocean presărat cu sargase, de care i-a spus lui Columb să nu se teamă – şi văzuse păsări de uscat zburînd spre vest înainte ca teama de furtunile iernii să determine echipajul să se întoarcă spre casă. În arhipelagurile portugheze, se povestea că pe ape pluteau obiecte aduse de curenţi dinspre vest: copaci şi plante necunoscute, pirogi şi bărci, bucăţi de lemn cioplite ciudat, chiar cadavre de oameni şi de animale care nu erau nici de origine europeană, nici africană. Conform unei note scrise de Columb pe marginea paginii în una dintre cărţile sale, „nişte oameni din Chitai au venit în Apus. Am văzut multe lucruri de seamă, mai ales în Galway, Irlanda, un bărbat şi o femeie cu corpuri de o formă miraculoasă, aduşi de furtună pe doi buşteni”[51]. Şi fiul lui relata că „pe Insula Flores, din arhipelagul Azore, marea a adus la ţărm două cadavre cu feţe late şi cu înfăţişare diferită de a creştinilor. În largul Capului Verga şi în alte locuri din regiunea aceea au fost văzute cîndva nişte bărci acoperite sau pirogi [caiace, poate] despre care se credea că erau în drum de la o insulă la alta cînd o furtună le-a abătut de la cursul lor”[52].

Totodată, posibilitatea unei rute prin vest spre Asia atrăgea interesul cosmografilor, înarmaţi cu *Geografia* lui Ptolemeu din secolul al II-lea, care era foarte răspîndită într-o ediţie latină apărută în 1476. Printre primii care au promovat ideea s-a numărat şi Paolo dal Pozzo Toscanelli, un bancher, geograf şi cartograf florentin care i-a scris regelui Portugaliei că China se afla la doar 5.000 de mile vest de Portugalia şi că pe parcursul unei călătorii într-acolo s-ar putea face escale în insulele Antilia şi Cipangu (Japonia). Ideea nu a fost pusă niciodată în aplicare, dar, aparent, Columb a exploatat teoria şi e posibil să fi corespondat cu Toscanelli. O problemă majoră pe care o aveau atît Toscanelli, cît şi Columb era că ei estimau lungimea unui grad (estimarea lui Columb se găseşte în altă notă) cam cu o treime mai mică. După calculele lui, „perimetrul Pămîntului la cercul ecuatorial este de 20.400 *millas*”[53], o milă avînd între 4.810 şi 4.860 de picioare. De fapt, o milă are 5.280 de picioare, iar ecuatorul are o lungime de

24.901 mile (40.075 de kilometri). Eroarea aceasta a fost agravată de convingerea sa că extremitatea Asiei era cu 30° mai la est decît în realitate şi de faptul că s-a bazat pe afirmaţia greşită a lui Marco Polo conform căreia Japonia se situa la 1.500 de mile est de China. În concluzie, Columb credea că China se afla la aproximativ 3.500 de mile vest de Insulele Canare; distanţa reală este de peste patru ori mai mare. Nici nu luase în considerare că era posibil să existe un alt continent intermediar.

După ce navigase aproape un deceniu pe vase portugheze şi avînd aliaţi la curte graţie familiei soţiei sale, Columb i-a prezentat lui João al II-lea propunerea sa privind o călătorie spre vest pentru a ajunge în Indii. După ce s-a consultat cu sfetnicii săi, João nu a fost de acord să-i acorde sprijin financiar, dar i-a sugerat că s-ar putea răzgîndi ulterior. Este posibil să-l fi refuzat din cauză că sfetnicii săi i-au spus că teoriile lui Columb erau incorecte, deoarece Columb dorea o recompensă prea mare sau pentru că João nu voia să-şi redirecţioneze resursele necesare pentru a încuraja progresul în călătoriile spre Africa, reluate de curînd[54]. Oricum, în 1485, Columb a plecat din Lisabona spre Castilia, sperînd să trezească interesul Isabelei şi al lui Ferdinand faţă de acest proiect. Deşi a avut succes în cele din urmă, rezultatul lobby-ului său nu a fost în nici un caz o certitudine. Comisia care s-a întrunit spre a-i analiza calculele l-a considerat prea optimist, dar monarhii catolici au amînat sprijinirea propunerii lui pînă ce vor învinge Granada, ultimul regat musulman din Peninsula Iberică, şi şi-au întărit promisiunea prin acordarea unei sume de cîteva mii de maravedi. (Căpitanii de vas şi piloţii cîştigau de obicei două mii de maravedi pe lună, iar marinarii jumătate[55].)

Lăsînd la o parte acest dar, Columb a rămas credincios în primul rînd visului său, iar în 1488 s-a întors la Lisabona, la invitaţia lui João, într-un moment cum nu se poate mai nepotrivit, deoarece sosirea lui a coincis cu revenirea lui Dias din călătoria lui dincolo de Capul Bunei Speranţe. Atras de ideea unei posibile căi maritime spre India, João şi-a pierdut interesul faţă de

propunerea lui Columb şi genovezul s-a întors în Spania. Isabela şi Ferdinand continuau să-l poarte cu vorba, dar după un al doilea refuz, în 1492, tot la recomandarea unor specialişti, a decis să-şi încerce norocul în Franţa. (Fratele lui, Bartolomeu, prezentase deja ideea regelui Henric al VII-lea al Angliei şi curţii franceze.) Abia pornise la drum cînd a fost chemat din nou la curte, datorită lui Luis de Santángel[56], care administra afacerile lui Ferdinand. Santángel s-a gîndit că, indiferent de plata pe care o pretindea Columb pentru iniţiativa sa, cheltuielile coroanei erau modeste şi posibilele profituri puteau fi substanţiale, în timp ce pierderile potenţiale, în cazul în care Columb ar fi făcut o descoperire însemnată pentru altă ţară, ar fi fost imposibil de recuperat. Drept urmare, lui Columb i s-au promis recompense mari: funcţiile ereditare de amiral, vicerege şi guvernator general al tuturor teritoriilor şi insulelor pe care le-ar fi descoperit, plus dreptul de a-şi numi propriii guvernatori şi 10% din profiturile rezultate din negoţ. Dacă din aceste pretenţii se întrezăreşte vanitatea cuiva care vrea să urce pe scara socială, indiferent de greşelile şi defectele sale, Columb nu poate fi acuzat de eşec. Nimeni nu a realizat vreodată mai multe pentru a fi demn de titluri nobiliare şi de beneficiile asociate acestora. În plus, trebuie să recunoaştem că lobbyingul a jucat un rol esenţial în succesul său. Finanţările, onorurile şi profiturile nu erau uşor de obţinut, iar aşa cum demonstrează povestea lui Henrique, cea a lui Columb şi multe altele, în istoria navigaţiei, perseverenţa, măgulirea şi încrederea în sine sînt adesea la fel de importante ca şi faptul de a avea dreptate – dacă nu chiar mai importante.

Banii necesari pentru prima expediţie a lui Columb, o sumă estimată la aproximativ două milioane de maravedi, au provenit dintr-o diversitate de surse. Iscusinţa contabilicească a lui Santángel a permis curţii să contribuie cu puţin mai mult de jumătate din suma totală, iar Columb a investit aproape un sfert, împrumutîndu-se probabil de la Giannotto Berardi, un negustor florentin care se mutase la Sevilla în 1485, „un personaj central în lobby-ul care promova expansiunea în Atlantic drept obiectiv al

politicii Spaniei şi care l-a lăudat pe Columb”[57] la curte. Pentru a achita o datorie către coroană, oraşul Palos de la Frontera a plătit caravelele *Niña* şi *Pinta* (căpitanii acestora fiind fraţii Vicente Yáñez, respectiv Martín Alonso Pinzón) şi echipajele acestora[58], iar Columb a închiriat *Santa María*, o *nao* construită în Galicia, aceasta fiind *capitana*, nava lui amiral. Nu era o corabie foarte mare pentru acele vremuri, avea 27 de metri lungime şi cel mult opt metri lăţime; cu o singură punte şi provizii pentru un an, nu prea exista confort, iar condiţiile în care dormeau cei 40 de membri ai echipajului erau destul de aspre. (Spaţiile de cazare pentru echipaje pe navele europene s-au îmbunătăţit oarecum după ce Columb a adoptat hamacele folosite de băştinaşii din Caraibe.) Caravelele erau şi mai mici: *Niña* avea doar 21 de metri lungime şi şase metri lăţime, iar *Pinta* – 27 de metri lungime şi şapte metri lăţime.

Plecînd din Palos pe 3 august 1492, corăbiile au ajuns după nouă zile în Insulele Canare. Aici cîrma vasului *Pinta* a fost reparată, iar velatura corabiei *Niña* a fost schimbată din *caravela latina* la *caravela redonda*, cu vele pătrate pe trinchet şi pe catargul mare şi cu o velă latină pe artimon. Astfel, a devenit mult mai potrivită pentru alizeele dinspre nord-est, devenind corabia cea mai rapidă şi preferata lui Columb. (*Pinta* avusese de la început o velatură de *caravela redonda*.) Corăbiile au pornit din nou la drum pe 6 septembrie. După zece zile au ajuns în Marea Sargaselor, acoperită de un strat gros de alge, iar după alte trei zile ieşiseră din bătaia alizeelor, urmînd o săptămînă de vînturi uşoare, variabile. Condiţiile s-au îmbunătăţit considerabil între 2 şi 6 octombrie, cînd au navigat aproximativ 710 mile, atingînd într-o zi şi recordul de 182 de mile. Acum erau destul de aproape de uscat ca să urmărească traseul păsărilor care se îndreptau spre sud-vest, dar, în pofida acestui indiciu şi a altora care arătau că uscatul este aproape, pe 10 octombrie echipajul de pe *Santa María* era pe punctul de a se revolta, iar Columb ar fi acceptat să se întoarcă dacă nu aveau să zărească uscatul în cîteva zile.

În noaptea care a urmat erau în arhipelagul Bahamas, iar pe 12

octombrie, după ce navigaseră aproape 3.000 de mile marine în 33 de zile, au debarcat pe Insula Guanahani, locuită de o populaţie din etnia taíno, insulă pe care Columb a revendicat-o în numele Spaniei, numind-o San Salvador[59]. Navigînd timp de două săptămîni prin Bahamas, au luat la bord şapte băştinaşi taíno, care l-au însoţit pe Columb în Spania, ca să fie învăţaţi limba castiliană şi să fie convertiţi la creştinism, astfel încît să poată contribui la convertirea locuitorilor insulei atunci cînd aveau să se întoarcă acolo. De asemenea, băştinaşii l-au îndrumat spre un loc numit Cuba, „care cred că trebuie să fie Cipango, după cîte spun aceşti oameni despre mărimea şi bogăţiile sale”[60]. Totuşi, Cipango şi China aveau să rămînă doar nişte miraje pîlpîitoare la un orizont ce părea să nu poată fi atins niciodată, iar graba frustrată a lui Columb era deja evidentă într-o însemnare din jurnal (adresată regelui şi reginei) din 19 octombrie:

> Nu mă străduiesc foarte mult să văd totul amănunţit pentru că vreau să descopăr şi să cercetez cît mai mult, astfel încît să mă întorc la Înălţimile Voastre în aprilie, cu voia Domnului. E adevărat că, aflînd unde se găsesc o grămadă de aur sau mirodenii, voi rămîne pînă ce voi căpăta cît mai mult din acestea. Iar din această pricină nu fac decît să merg tot înainte, ca să văd dacă dau de ele[61].

Spaniolii au explorat coasta nord-estică a Cubei timp de şase săptămîni, iar la începutul lunii noiembrie Columb a trimis o solie în satul indian Holguín, în speranţa că acesta se va dovedi a fi o mare capitală asiatică. A fost dezamăgit să afle că interpretul lui, care ştia inclusiv ebraica, aramaica şi araba, nu s-a putut înţelege cu băştinaşii. Deşi i s-a spus că dura mai mult de 20 de zile pentru a face înconjurul Cubei cu o pirogă, Columb şi-a menţinut convingerea fermă că nu era o insulă mare, ci o peninsulă asiatică. La sfîrşitul lunii noiembrie, Martín Alonso Pinzón, cu *Pinta*, s-a despărţit de ceilalţi fără permisiune, pentru a explora pe cont propriu. Pe 5 decembrie, *Santa María* şi *Niña* s-au îndreptat spre est, spre Capul St-Nicolas, extremitatea nord-vestică a Insulei Hispaniola din actualul arhipelag Haiti, iar o săptămînă mai tîrziu au pus stăpînire pe acele teritorii în numele lui Ferdinand şi al Isabelei. Prezenţa unor artefacte din aur şi

atitudinea prietenoasă a căpeteniei băştinaşilor erau încurajatoare, dar dezastrul a lovit la scurt timp după miezul nopţii, în noaptea de Ajun, cînd *Santa María* a eşuat pe un recif. Nu a murit nimeni, dar corabia a fost distrusă. Traversarea Atlanticului cu peste 60 de oameni la bordul vasului *Niña* ar fi fost practic imposibilă – Pinzón încă nu se întorsese cu *Pinta* –, astfel încît 39 de oameni s-au oferit să rămînă într-un fort construit din lemnul navei-amiral şi botezat La Navidad. *Niña* a plecat pe 4 ianuarie 1493 şi, două zile mai tîrziu, s-a întîlnit cu *Pinta* în dreptul Insulei Cabra.

Întoarcerea în Europa a fost mult mai dificilă decît călătoria spre vest. Corăbiile nu aveau provizii suficiente şi Columb a insistat să se întoarcă pe ruta pe care veniseră, o recomandare curioasă avînd în vedere că în drumul spre vest beneficiaseră de vînturile predominante dinspre est. În cele din urmă s-a îndreptat spre nord, iar *Niña* şi *Pinta* au profitat de aceleaşi vînturi dinspre vest care suflă pe lîngă arhipelagul Azore, spre Portugalia. Plecînd la drum la mijlocul iernii, fuseseră atît de vulnerabili în faţa furtunilor, încît la un moment dat Columb a sigilat o descriere a călătoriei sale într-un butoi şi l-a aruncat peste bord, sperînd ca măcar ea să supravieţuiască, dacă el nu va reuşi. Ne putem face o idee despre imperfecţiunile estimei în secolul al XV-lea din faptul că, atunci cînd au zărit uscatul, pe 15 februarie, au crezut că este fie Madeira, fie Lisabona, fie Castilia, fie una dintre Insulele Azore. De fapt, era Insula Santa Maria din arhipelagul Azore, unde *Niña* a ancorat trei zile mai tîrziu, deoarece se despărţise de *Pinta* cu puţin timp înainte. Autorităţile portugheze au reţinut la ţărm cîţiva membri ai echipajului pentru că le-au încălcat teritoriul, dar aceştia au fost eliberaţi şi Columb şi-a continuat drumul. Asaltaţi din nou de furtuni teribile, o săptămînă mai tîrziu *Niña* ajunsese în dreptul Lisabonei, ultimul loc în care ar fi vrut să se afle artizanul unei importante noi descoperiri în numele regelui Spaniei. Chemat la curte, Columb s-a înfăţişat cu reţinere în faţa regelui João al II-lea, care, conform unei relatări ulterioare, „auzind unde anume spusese Columb că

se aflau pământurile descoperite de el, s-a zăpăcit şi a crezut într-adevăr că pământurile acelea erau ale sale”[62] prin Tratatul de la Alcáçovas. Cu siguranţă, João probabil că ar fi murit de ciudă dacă ar fi aflat că Cristofor Columb găsise Asia mai mult sau mai puţin acolo unde se aştepta să o găsească şi că abia peste cinci ani portughezii aveau să meargă pe urmele lui Diaz, înconjurînd sudul Africii. Între timp, esenţial era să clarifice drepturile Portugaliei conform Tratatului de la Alcáçovas.

Atlanticul după 1492

Cristofor Columb şi membrii echipajelor sale or fi fost dezamăgiţi de ceea ce au găsit la început în vest, dar, din perspectiva lor sau a tuturor celorlalţi, ajunseseră la marginea Insulei Cipangu şi a Chinei. Totuşi, posibilitatea ca ei să fi încălcat termenii Tratatului de la Alcáçovas, după cum se pare că ar fi crezut João, era destul de reală. Columb a pretins cu îndrăzneală că insulele se aflau la aceeaşi latitudine ca şi arhipelagul Canare – că erau de fapt o prelungire îndepărtată a arhipelagului respectiv –, cînd, evident, nu era aşa. Împărtăşindu-i neliniştea, monarhii spanioli s-au decis să adopte o strategie dublă, strîngînd fonduri pentru o nouă expediţie şi încercînd să-l convingă pe papa Alexandru al VI-lea (unul dintre cei doi spanioli care au devenit episcopi ai Romei) să le recunoască pretenţiile. Între mai şi septembrie 1493, Alexandru a emis patru bule papale prin care îşi exprima părerea – aceeaşi ca a lui Ferdinand şi a Isabelei – despre revendicările Spaniei. *Inter Caetera* trasa o linie pe direcţia nord-sud la o sută de leghe vest de arhipelagurile Azore şi Capul Verde sau la aproximativ 31°V[63]. Primele trei bule confirmau şi clarificau delimitările dintre pretenţiile teritoriale ale Portugaliei şi cele ale Spaniei, însă a patra, în esenţă, nega Portugaliei drepturile asupra oricăror teritorii „descoperite sau care urmează a fi descoperite… neţinînd seama de constituţiile şi hotărîrile apostolice… emise de

noi sau de predecesorii noştri”[64]. În loc să se bazeze pe decizia unui papă spaniol care să anuleze această decizie, João a negociat direct cu monarhii catolici o clarificare a revendicărilor celor două regate. Rezultatul a fost Tratatul de la Tordesillas din 1494, care muta linia de demarcaţie cu 370 de leghe (1.110 mile marine) la vest de Insulele Capului Verde. După cum s-a descoperit curînd, linia tăia proeminenţa estică a Americii de Sud, lîngă gurile fluviului Amazon – linia este prezentă pentru prima oară pe vestita planisferă Cantino din 1502 –, punîndu-se astfel bazele pretenţiilor Portugaliei asupra Braziliei.

Prima călătorie a lui Columb durase şapte luni şi fusese una de explorare. În următorii 11 ani avea să mai facă alte trei, fiecare de peste doi ani şi combinînd explorarea cu sarcinile mai mundane asociate cu administrarea coloniilor. Deficienţele lui Columb ca lider pe uscat au devenit evidente în timpul celei de-a doua călătorii (1493-1496). Plecînd din Insulele Canare, flota lui alcătuită din 17 corăbii a ajuns pînă în Dominica. Navigînd spre nord, au avut cîteva întîlniri – unele violente – cu caraibii, un trib de canibali care luau adesea prizonieri din grupul de populaţii arawak, ca aceia pe care spaniolii îi întîlniseră cu un an înainte. Totuşi, cînd Columb s-a întors la La Navidad, şi-a dat seama că cei din tribul arawak erau mai puţin paşnici şi supuşi decît susţinuse el, căci nu supravieţuise nici un colonist, majoritatea, dacă nu chiar toţi, fiind ucişi, posibil din cauză că furaseră aur şi femei[65], deşi motivul real rămîne un mister.

Principala responsabilitate a lui Columb era să întemeieze o colonie viabilă, dar din aprilie şi pînă în septembrie 1494 el a explorat Cuba şi Jamaica şi şi-a pus echipajul să jure că Cuba făcea parte din Asia continentală. Întorcîndu-se în Hispaniola, a ignorat convocarea regelui şi a reginei de a se întoarce acasă, dar a reuşit să rămînă în graţiile monarhilor, care l-au însărcinat să conducă o nouă expediţie. Flota era împărţită în două grupe, Columb aflîndu-se la comanda a trei corăbii care urmau să exploreze sudul Caraibelor şi coasta Americii de Sud. Concluziile pe care le-a tras de pe urma acestei călătorii reflectă mai degrabă

o intensificare a spiritualizării decît o maturizare a simţului geografic. Navigînd de-a lungul coastei Venezuelei, a dat peste pescuitorii de perle din vecinătatea fluviului Orinoco, dar a crezut că apele dulci ale marelui fluviu erau dovada nu a unui vast bazin de recepţie continental, ci a unui „paradis terestru... din care izvorăsc patru dintre cele mai mari fluvii ale lumii”[66], Gangele, Tigrul, Eufratul şi Nilul, conform descrierii din Facerea. Întorcîndu-se în Hispaniola, Columb a descoperit că situaţia de acolo se agravase şi mai mult: Ferdinand şi Isabela primiseră continuu o serie de rapoarte negative şi iniţiaseră o investigaţie privind guvernarea lui şi a fratelui său, o răscoală împotriva administraţiei a coloniştilor europeni de pe Hispaniola şi refuzul lor de a înceta să-i mai înrobească pe indieni. Un funcţionar de la curte a sosit în august 1500 pentru a analiza aceste probleme şi fraţii s-au întors în Spania în lanţuri[67].

Eliberat în cele din urmă, Columb a întreprins a patra sa călătorie în 1502, dar nu înainte ca o flotă alcătuită din 32 de corăbii să fi transportat trupe suficient de numeroase pentru ca noul guvernator să-şi impună autoritatea. Obiectivele ultimei expediţii a lui Columb erau să găsească o strîmtoare spre vest şi să revendice şi să colonizeze teritoriul de pe coasta Americii Centrale dintre Honduras şi Panama. Nu şi-a atins nici unul din scopuri. A fost nevoit să abandoneze două corăbii în Panama, iar alte două au fost atît de grav avariate într-o ciocnire, încît au trebuit să fie trase pe uscat în Jamaica. Şase oameni au ajuns în cele din urmă pe Insula Hispaniola cu nişte pirogi indiene şi s-au întors să-şi salveze colegii de pe navă opt luni mai tîrziu. Columb s-a întors în Spania în noiembrie 1504 şi şi-a petrecut ultimii doi ani din viaţă bogat[68], dar plin de resentimente din cauză că îi fuseseră retrase unele dintre onorurile şi bunurile acordate şi trist că acum li se acorda altora permisiunea de a naviga spre Hispaniola.

Mai multe dintre aceste călătorii au fost făcute de foşti tovarăşi de bord ai lui Columb, cu care probabil că pot fi asociaţi toţi exploratorii din această generaţie care aveau legături destul de

strînse între ei. În 1499, Alonso de Hojeda, un veteran din a doua călătorie a lui Columb, s-a întors în zonele din Venezuela unde se pescuiau perle. Printre cei care îl însoţeau se afla şi versatilul Amerigo Vespucci – bancher, agent de aprovizionare a navelor, explorator, confident al lui Columb şi, mai degrabă accidental decît voit, cel după care au fost botezate Americile. Nu este clar cîtă experienţă avea Vespucci înainte să i se alăture lui Hojeda, însă scrierile sale sugerează în mod implauzibil că el conducea expediţia[69]. A intrat apoi în serviciul portughezilor şi în 1501 s-a întors în America de Sud, pentru a căuta un pasaj spre vest. Faima lui Vespucci are la origine faptul că i se atribuie mai multe relatări privind explorarea Lumii Noi şi afirmaţia neadevărată conform căreia el ar fi descoperit America de Sud. Printre cititorii acestor descrieri s-a numărat şi cartograful german Martin Waldseemüller[70], care a folosit numele Ameriga pentru continentul sudic într-o ediţie din 1507 a *Geografiei* lui Ptolemeu. Şase ani mai tîrziu – cînd atît Columb, cît şi Vespucci muriseră – Waldseemüller a numit America de Sud Terra Nova; însă deja numele America intrase în uz şi se folosea şi pentru America de Nord.

Vasco da Gama şi prima călătorie din Oceanul Atlantic pînă în Oceanul Indian

Deja, pretenţiile Spaniei asupra Americilor fuseseră eclipsate de faptul că portughezii iniţiaseră un comerţ maritim extrem de profitabil între Europa şi Asia, după cum anticipase încrezător João al II-lea. O criză legată de succesiune împiedicase o reeditare imediată a călătoriei lui Dias în 1488, dar Manuel I „Cel Fericit” a dus mai departe imboldul predecesorului său către Indii. Opozanţii planului său argumentau că India era prea departe,

costurile în oameni şi materiale ar fi lăsat regatul vulnerabil în faţa duşmanilor, iar un comerţ profitabil i-ar incita pe rivali. Manuel a avut cîştig de cauză şi în 1497 „l-a numit pe Vasco da Gama, un *fidalgo* [nobil] de la curtea sa, comandant suprem al corăbiilor pe care urma să le trimită acolo”[71] – două *não*, o caravelă şi un vas încărcat cu provizii. Avînd provizii pentru trei ani, corăbiile aveau echipaje alcătuite din 140 pînă la 170 de oameni, inclusiv piloţi, interpreţi şi zece *degredados*, infractori exilaţi. Aceştia din urmă erau condamnaţi care erau lăsaţi în ţinuturi necunoscute pînă la întoarcerea corăbiilor. Între timp, trebuiau să afle informaţii despre oamenii din regiune şi despre obiceiurile, negoţul şi limba lor. Dacă supravieţuiau, îşi cîştigau libertatea şi şansa de a lucra ca translatori şi intermediari.

Flota lui Vasco da Gama a plecat din Lisabona în iunie 1497, iar după ce şi-a refăcut proviziile de apă în Insulele Capului Verde, a navigat spre vest, descriind un arc larg înainte de a se îndrepta către sud-est. A ajuns pe coasta actualei Africi de Sud la începutul lunii noiembrie. După o săptămînă în care s-au odihnit şi au făcut reparaţii, portughezii au pornit din nou pe mare, trecînd de Capul Bunei Speranţe pe 18 noiembrie şi, luptînd cu vînturi potrivnice, au ajuns o săptămînă mai tîrziu în Golful Mossel. Întîlnirile lor cu localnicii au stat sub semnul suspiciunii reciproce, dar în ianuarie 1498 au avut mai mult noroc într-un loc numit Terra da Boa-Gente („ţara oamenilor buni”), în sudul Mozambicului. În delta fluviului Zambezi au întîlnit „un tînăr care… era din altă parte, de mai departe, şi care spunea că văzuse corăbii la fel de mari ca acelea cu care veniserăm noi, la care ne-am bucurat mult, pentru că într-adevăr ni se părea că ne apropiam de locul unde voiam să ajungem”[72]. Următoarea escală au făcut-o pe Insula Mozambic, unde fricţiunile cu musulmanii au generat violenţe, cum avea să se întîmple din nou la Mombasa, în mare parte instigate de portughezi. Au avut relaţii mai cordiale cu regele din Malindi, rival al Mombasei, iar aici au tocmit un pilot care să-i ghideze spre Calicut[73]. După patru luni de contact aproape zilnic cu neguţători arabi din estul Africii, portughezii au plecat din

Malindi pe 24 aprilie şi au ajuns la Calicut după 22 de zile. În sfîrşit, portughezii deschiseseră calea maritimă dinspre Europa spre Indii.

Samorinul celui mai mare şi mai cosmopolit centru comercial de pe Coasta Malabar a fost iniţial prietenos cu portughezii, dar atitudinea sa a fost temperată de purtarea lor autoritară şi de ostilitatea sofisticaţilor negustori musulmani, care priveau cu dispreţ oferta lor de mărfuri de calitate îndoielnică[74]: bumbac, mărgele, tinichele, pantaloni şi pălării[3*]. Vasco da Gama a încercat să plece la începutul lunii august, dar samorinul a insistat ca ei să plătească taxe pentru scorţişoara, cuişoarele şi pietrele preţioase pe care le cumpăraseră. Cînd mărfurile portugheze nevîndute au fost confiscate, iar unii membri ai echipajului reţinuţi la ţărm, Vasco da Gama a luat 18 ostatici. Criza a fost soluţionată o săptămînă mai tîrziu, deşi portughezii au mai păstrat cîţiva ostatici, dintre care cinci s-au întors în India în 1500. Plecînd înainte de a se încheia perioada musonului de sud-vest, portughezii au avut nevoie de trei luni pentru a traversa Marea Arabiei şi 30 de membri ai echipajului au murit înainte să ajungă la Malindi. Nemaiavînd decît două corăbii, au ajuns la Lisabona în iulie 1499. Călătoria lui Vasco da Gama a constituit apogeul epocii portugheze a marilor descoperiri geografice şi a reuşit totodată să modifice pentru totdeauna tiparul comerţului eurasiatic.

După ce monopolul arabo-veneţian asupra comerţului cu mirodenii a luat sfîrşit, Lisabona a devenit, pentru scurt timp, cel mai important centru comercial din Europa, iar Manuel s-a autointitulat „Stăpîn al Cuceririlor, Navigaţiei şi Comerţului din Ethiopia, Persia şi India”[75]. Pentru a duce mai departe realizarea extraordinară a lui Vasco da Gama, i-a încredinţat o a doua flotă alcătuită din 13 corăbii lui Pedro Álvares Cabral[76], care a ajuns la Porto Seguro, în Brazilia, în aprilie 1500 şi a trimis acasă o corabie pentru a anunţa descoperirea. (Vicente Yáñez Pinzón, un veteran al primei călătorii făcute de Columb, ajunsese pe coastă cu trei luni înainte, la sud de actualul oraş Recife, dar portughezul

Cabral este considerat de obicei descoperitorul european al Braziliei.) Expediţia lui Cabral a avut în rest rezultate mai puţin satisfăcătoare; doar şase vase au ajuns la Calicut, unde portughezii au reuşit să-şi atragă ostilitatea samorinului şi negustorilor locali chiar mai mult decît Vasco da Gama. Ei au înfiinţat în oraş o factorie (un punct de schimb comercial unde lucrau „factori" – un fel de agenţi comerciali), dar o revoltă a negustorilor musulmani a avut ca rezultat moartea a 40 de portughezi. Gîndindu-se că samorinul pusese la cale revolta, Cabral a bombardat oraşul[77], ucigînd 400-500 de oameni şi scufundînd între zece şi cincisprezece vase comerciale. Deşi portughezilor le-a devenit astfel imposibil să mai facă comerţ la Calicut, au reuşit să înfiinţeze o factorie la vreo sută de mile spre sud, la Cochin (Kochi), oraş al cărui conducător îi considera pe portughezi nişte aliaţi împotriva samorinului, seniorul şi rivalul său. În plus, s-a dovedit că la Cochin exista o comunitate de creştini al căror episcop era numit din Siria, iar Cabral a aflat că sfîntul apostol Toma era îngropat în Mylapore, pe Coasta Coromandel. Portughezii s-au stabilit la São Tomé de Meliapur în 1523[78], oraşul devenind centrul comerţului portughez din Golful Bengal.

Unii dintre aceşti creştini s-au întors în Portugalia, împreună cu doi negustori italieni care trăiau în India de cîteva decenii. Informaţiile aflate de la aceştia, împreună cu cele adunate din hărţile şi alte documente capturate, au îmbogăţit foarte mult cunoştinţele portughezilor cu privire la comerţul din Oceanul Indian şi i-au ajutat să identifice porturile cu cea mai mare importanţă strategică. După ce şi-au consolidat poziţia în India, între 1510 şi 1515 au cucerit şi au fortificat Goa, Melaka, Hormuz şi Colombo. Doar Adenul şi Marea Roşie s-au dovedit inexpugnabile. De asemenea, au înfiinţat nenumărate factorii pe ţărmurile Oceanului Indian şi mai departe spre est.

De la Magellan la Tratatul de la Zaragoza

În pofida lipsei unor perspective comerciale în cele două Americi, spaniolii au continuat să-şi exploateze avanpostul din Lumea Nouă, în timp ce portughezii culegeau roadele comerţului tot mai extins pe care-l desfăşurau în Oceanul Indian şi în Insulele Moluce, unde Francisco Serrão a ajuns în 1511[79]. Rămînea totuşi întrebarea dacă acestea se aflau în sfera de influenţă spaniolă sau în cea portugheză, aşa cum erau ele definite prin Tratatul de la Tordesillas, şi dacă o rută prin vest ar fi fost mai scurtă decît cea care trecea pe la Capul Bunei Speranţe. Prima persoană care a încercat să răspundă la aceste întrebări a fost portughezul Fernão de Magalhães sau Ferdinand Magellan, care naviga sub pavilion spaniol. Un veteran care navigase şapte ani în Orient, luînd parte şi la cucerirea Melakăi, Magellan a fost încurajat cu privire la planul său de Serrão, cu care coresponda şi care era un sfetnic de încredere al sultanului din regiune. Magellan s-a supărat cînd Manuel I a refuzat să susţină itinerarul propus de el şi, asemenea lui Columb înaintea lui, i-a făcut aceeaşi propunere regelui Spaniei. Carol I (care avea să devină curînd împăratul Carol al V-lea) i-a acordat lui Magellan un monopol de zece ani asupra rutei şi doi ani mai tîrziu acesta pleca de la Sanlúcar de Barrameda cu 237 de oameni în cinci corăbii, avînd provizii pentru doi ani.

Magellan se găsea într-o poziţie dificilă, deoarece castilienii nu acceptau să navigheze sub comanda unui portughez, iar portughezii îl considerau trădător. După cum scria unul dintre informatorii lui Manuel: „Să dea Domnul cel Atotputernic să ajungă la fel precum Corterealii" – adică să se piardă pe mare – „iar Înălţimea Voastră să fie liniştită şi să o pizmuiască de-a pururea toţi prinţii, aşa cum şi este"[80]. După ce au ajuns pe coasta Braziliei, lîngă Rio de Janeiro, s-au îndreptat spre Río de la Plata şi apoi au aruncat ancora la Puerto San Julián, în Argentina, unde au iernat. Pe 1 aprilie 1520, o conspiraţie urzită de doi căpitani şi de Juan Sebastián Elcano, comandantul vasului *Concepción*, a

ajuns într-un punct critic. Magellan a acţionat rapid, iar răzvrătiţii s-au predat. Un căpitan a fost decapitat şi ciopîrţit în patru, iar cînd flota a pornit din nou la drum, celălalt căpitan şi un preot au fost părăsiţi pe o coastă pustie. După ce au iernat la Santa Cruz, corăbiile au ajuns la intrarea în Strîmtoarea Magellan, între Patagonia şi Ţara de Foc, pe 21 octombrie. Rămaşi doar cu trei corăbii (una naufragiase, iar alta se întorsese în Spania), spaniolilor le-a luat cinci săptămîni ca să înfrunte vînturile şi curenţii din strîmtoarea înconjurată de stînci.

Ruta pe care au traversat Pacificul nu este cunoscută. Părăsind strîmtoarea la aproximativ 52°S, spaniolii s-au trezit probabil la cheremul vînturilor care suflau predominant dinspre vest şi pe care marinarii din secolul al XIX-lea le numeau „furioasele cincizeci". Avînd în vedere perioada anului, corăbiile au navigat probabil spre nord, traversînd ecuatorul, pînă la aproximativ 10°N, de unde au prins alizeele dinspre nord-est, pentru traversarea spre vest. Oricum, nu au văzut uscatul vreme de 14 săptămîni, timp în care 21 de membri ai echipajului au murit. În memoriile sale, Antonio Pigafetta descrie suferinţele echipajului chinuit de foame şi de scorbut şi încercările lor disperate de a face rost de hrană – scene oribile ce aveau să se tot repete de nenumărate ori în epoca navigaţiei.

> Mîncam biscuiţi, dar nu mai erau biscuiţi, ci pulberea lor, amestecată cu grămezi de viermi, pentru că aceştia mîncaseră ce era bun; puţea foarte tare a urină de şoareci şi beam apă galbenă putrezită de multe zile, şi mîncam nişte piele de bou, cu care era îmbrăcată antena cea mare, pentru ca să nu roadă sarturile, piei foarte aspre din pricina soarelui, ploii şi vîntului. Le lăsam vreme de patru sau cinci zile în mare şi apoi le puneam pe jăratec şi aşa le mîncam şi de asemenea de multe ori [mîncam şi] rumeguş de lemn. Şoarecii se vindeau o jumătate de ducat unul şi nici aşa nu se găseau prea mulţi. Dar, peste toate nenorocirile, aceasta era cea mai rea: creşteau gingiile la unii deasupra dinţilor, atît jos, cît şi sus, încît în nici un chip nu mai puteau mînca. Şi astfel se prăpădeau de acest beteşug[81].

Aceasta este una dintre primele descrieri ale scorbutului, o boală cauzată de lipsa de vitamina C. Pentru că de obicei se manifestă în condiţiile absenţei din alimentaţie, timp de cel puţin o lună, a legumelor proaspete, scorbutul a devenit o problemă

importantă pentru marinari doar odată cu călătoriile pe distanţe lungi din perioada expansiunii europene. Tratamentul său a fost stabilit cu certitudine abia în secolul al XIX-lea.

Pe 6 martie, cele trei corăbii au ajuns în Guam (la aproximativ 13°N), în arhipelagul Mariane, insule pe care spaniolii le-au numit Islas de los Ladrones („Insulele hoţilor”) din cauză că băştinaşii furau de la ei; drept pedeapsă, spaniolii au ars 40-50 de case şi au ucis şapte locuitori ai insulelor. O săptămînă mai tîrziu au ajuns la Insula Samar din arhipelagul Filipine. Pe Insula Limasawa, sclavul malaysian al lui Magellan, pe nume Enrique, s-a putut face înţeles în limba lui maternă, devenind astfel unul dintre primii oameni care au făcut înconjurul Pămîntului. În aprilie spaniolii au ajuns pe Insula Cebu, unde Magellan i-a convertit la creştinism pe rajah şi pe cîteva mii dintre supuşii săi. Pentru a-şi impresiona noul aliat cu forţa armelor creştine, Magellan a condus o expediţie împotriva unuia dintre vasalii nesupuşi ai rajahului de pe Insula Mactan, unde pe 27 aprilie 1521 a fost ucis alături de alţi 12 dintre oamenii săi. După ce au mai fost omorîţi încă 24 de membri ai echipajului, supravieţuitorii au incendiat corabia *Concepción* şi au împărţit restul echipajului şi proviziile rămase între *Trinidad* şi *Victoria*. După mai multe luni petrecute fără un scop anume în Filipine, Juan Sebastián Elcano şi Gonzalo Gómez de Espinosa au preluat comanda expediţiei.

Cînd au ajuns pe Insula Tidore din arhipelagul Moluce, spaniolii au aflat că Francisco Serrão murise cam în acelaşi timp cu Magellan, dar au fost primiţi cu ospitalitate de conducătorul local, căruia i-au oferit pînză roşie, securi, potire, pînză de in şi alte mărfuri, primind în schimb cuişoare, nucşoară, scorţişoară şi lemn de santal. Pe 21 decembrie, *Victoria* a pornit pe mare cu un echipaj alcătuit din 47 de europeni şi 13 malaysieni. După o escală pe Insula Timor, au traversat Oceanul Indian, au înconjurat Capul Bunei Speranţe după 12 săptămîni şi au ajuns în Insulele Capului Verde pe 8 iulie, după 21 de săptămîni petrecute pe mare. 21 dintre membrii echipajului muriseră şi îşi pierduseră trinchetul. 13 oameni care plecaseră să refacă proviziile de apă au fost

arestaţi de portughezi, dar Elcano s-a grăbit să plece mai departe cu echipajul lui împuţinat şi slăbit. Pe 6 septembrie 1522, 18 europeni şi trei malaysieni au coborît şchiopătînd pe ţărm, la Sanlúcar. Prima călătorie în jurul globului durase doi ani, 11 luni şi două săptămîni. Făcînd abstracţie de pierderile dezastruoase de vieţi omeneşti, expediţia condusă de Magellan a constituit un reper fundamental în istoria navigaţiei. Magellan dovedise că Americile nu erau unite cu Terra Australis – un continent sudic ipotetic pe care exploratorii aveau să-l caute pînă în secolul al XIX-lea – şi că Pacificul putea fi traversat, dacă există o hotărîre nestrămutată. Realizarea lui Magellan a fost atît de importantă, încît Luís Vaz de Camões a atribuit-o Portugaliei în *Lusiada*, epopeea despre epoca portugheză a explorărilor, numindu-l pe Magellan „un adevărat portughez, măcar prin ceea ce a întreprins, dacă nu prin loialitate”[82].

Deşi trecuseră prin încercări groaznice, oamenii lui Elcano au avut o soartă mult mai bună decît echipajul vasului *Trinidad*, care încercase să navigheze spre est, traversînd Pacificul. Vînturile potrivnice au silit *Trinidad* să se întoarcă la Tidore, unde portughezii i-au arestat pe membrii echipajului, dintre care doar patru aveau să se mai întoarcă în Spania. Carol al V-lea a trimis două flote pentru a salva echipajul corabiei *Trinidad*, în 1525 şi 1526. Doar un sfert dintre cei 450 de membri ai primei expediţii au ajuns în Insulele Mirodeniilor, unde portughezii i-au reţinut pînă în 1536. A doua flotă şi-a pierdut vasul-amiral şi s-a întors în Spania înainte să ajungă în Pacific.

Întoarcerea vasului *Victoria* a readus în prim-plan importanţa liniei de demarcaţie dintre sferele de influenţă spaniolă şi portugheză. În 1524 a avut loc o masă rotundă a unor experţi portughezi şi spanioli[83], printre care s-au numărat Elcano şi fiul lui Columb, Ferdinand, din partea Spaniei, şi Juan Vespucci (nepotul lui Amerigo), reprezentînd Portugalia. Dezbaterile cu privire la locul de demarcaţie din Oceanul Atlantic şi modalitatea de stabilire a longitudinii nu au avut ca rezultat progrese prea mari, iar delimitarea din Oceanul Pacific a fost hotărîtă abia prin

Tratatul de la Zaragoza, în 1529, prin care Carol a plătit 350.000 de ducaţi Portugaliei pentru a muta linia de demarcaţie la aproximativ 300 de leghe (900 de mile) est de Insulele Mirodeniilor. În pofida tratatului, 13 ani mai tîrziu, o flotă spaniolă a pornit din Mexic spre Filipine (numit după viitorul rege Filip al II-lea), avînd misiunea de a „descoperi, cuceri şi coloniza insulele şi provinciile din apusul Mării Sudice”[84]. Expediţia s-a încheiat prost şi, din nou, supravieţuitorii s-au întors în Europa pe vase portugheze.

Următoarea etapă a interesului spaniolilor în Orient a început odată cu planul lui Filip „de a găsi o rută spre Noua Spanie [Mexic] pornind din Insulele de Vest”[85], adică o rută dinspre est spre vest care să traverseze Pacificul. Cinci ani mai tîrziu, cinci corăbii avînd la bord 350 de oameni au plecat din La Navidad, Mexic. Pilotul de facto, deşi nu deţinea în mod oficial această funcţie, era călugărul Andrés de Urdaneta, un veteran al misiunii de salvare din 1525 care devenise apoi misionar augustinian. Nefiind eligibil pentru funcţia de administrator de căpitănie, i s-a cerut să desemneze comandantul expediţiei şi l-a ales pe Miguel López de Legazpi. Flota a navigat spre vest, la o latitudine între 9°N şi 13°N, făcînd escală în Insula Guam înainte de a revendica arhipelagul Filipine şi a pune bazele unicei colonii spaniole din Asia. Dincolo de distanţele mari implicate, traversarea dinspre est spre vest a Pacificului nu punea prea multe probleme. Problema consta în găsirea unor vînturi favorabile pentru o traversare dinspre vest spre est a Pacificului, ceea ce marinarii spanioli încercau de peste 40 de ani. Pe 1 iunie 1565, la începutul sezonului musonului de vară, Urdaneta a început călătoria de întoarcere în calitate de pilot pe galionul *San Pablo*. Navigînd prin Strîmtoarea San Bernardino, la nord de Samar, Urdaneta a menţinut direcţia nord-est pînă ce a dat de vînturi dinspre vest la latitudinea de aproximativ 39°N. Spaniolii au navigat spre est timp de 15 săptămîni, deviind spre sud cînd s-au apropiat de America de Nord şi făcînd prima debarcare pe Insula San Miguel, în dreptul actualului oraş Los Angeles. Navigînd în continuare

spre sud, au ajuns la Acapulco pe 8 octombrie.

Succesul iniţiativei spaniole în Filipine depindea de reacţia chinezilor, care erau deja bine instalaţi acolo. În 1571, nişte marinari spanioli de la Manila au salvat echipajul unui vas chinez lîngă Mindoro, gest care a atras beneficii însemnate. În anul următor, negustorii chinezi s-au întors la Manila, iar „astfel s-au pus temeliile unui negoţ profitabil". În schimbul argintului din America, chinezii aduceau mătase, „vase aurite măiestrit şi alte porţelanuri"[86], smirnă, mosc şi mirodenii aduse de corăbii portugheze din Macao. Comerţul în „Lacul spaniol", cum a ajuns să fie numit Pacificul, era limitat în mod oficial la două vase care nu puteau depăşi 300 de tone anual – dar astfel de restricţii erau de obicei încălcate şi la începutul secolului al XVII-lea se construiau corăbii de 1.000 de tone. Pînă în 1815, aproape în fiecare an cel puţin un „galion din Manila" traversa Pacificul în ambele sensuri. În pofida bogăţiilor fenomenale transportate la bordul acestor corăbii între 1565 şi 1815, doar patru au fost capturate – toate de piraţi englezi.

Portughezii s-au opus colonizării de către spanioli a Filipinelor, care se situau clar în sfera de influenţă portugheză, dar protestele lor nu au fost prea viguroase din cauză că în Filipine nu se găseau mirodenii preţioase. Cu toate acestea, disputa s-a menţinut pînă în 1750, cînd cele două ţări au fost de acord să anuleze delimitările stipulate în bula *Inter Caetera* şi tratatele de la Tordesillas şi de la Zaragoza[87]. Pînă în secolul al XVIII-lea, marinarii francezi, englezi şi olandezi dispuneau de fondurile, priceperea navigaţională şi forţa militară necesare pentru a contesta imperiile coloniale iberice, prin urmare autoritatea acestor documente se diminuase, proces care s-a desfăşurat în cea mai mare parte a secolelor XVI-XVII.

1* Alte denumiri ale Stelei Polare – numită oficial Alpha Ursae Minoris – sînt Steaua Nordului, Stella Maris, Polaris.

2* Capul Bunei Speranţe (34°20S, 18°25E) este considerat de mulţi cel mai sudic cap al Africii; de fapt, această distincţie îi aparţine Capului Agulhas (34°50S, 20°E).

3* Termenul *samorin* provine de la *samudri raja*, însemnînd „regele mării".

Capitolul 15

Naşterea comerţului global

Odată cu călătoria lui Columb spre Americi şi cu cea a lui Vasco da Gama dincolo de Capul Bunei Speranţe, spre Asia, Europa a intrat cu toate pînzele sus în epoca numită pe bună dreptate a expansiunii. Această epocă era fără precedent nu doar datorită faptului că un aflux foarte mare de oameni, idei şi bogăţii materiale, precum şi floră, faună şi agenţi patogeni a început să circule în toată lumea, ci şi pentru că europenii erau pentru prima oară în avangarda unei schimbări la nivel mondial. Asta nu înseamnă că au generat schimbări ample şi identificabile oriunde au ajuns. Cu siguranţă, au făcut acest lucru în Americi; în alte locuri „s-au strecurat ca păduchii în blana Asiei”[1] şi Africii şi nu au influenţat prea mult tiparele străvechi ale comerţului şi instituţiilor de guvernare. Abia în secolele XVIII-XIX europenii aveau să exercite un control extins asupra subcontinentului indian, Asiei de Sud-Est, Chinei şi Africii. Totuşi, nici unul dintre aceste eforturi nu ar fi fost posibil dacă nu ar fi existat superioritatea maritimă a portughezilor, competenţele comerciale şi financiare dezvoltate de negustorii din Italia, Ţările de Jos şi Anglia sau doctrinele juridice formulate de specialiştii în drept canonic şi civil din bazinul mediteranean pînă la Marea Baltică. Deşi iniţiativa maritimă a aparţinut pe rînd diferitor puteri europene, supremaţia pe mare avea să rămînă un monopol al europenilor pînă la sfîrşitul secolului al XIX-lea.

Spania, Portugalia şi Atlanticul

În pofida asemănărilor evidente dintre Spania şi Portugalia – creştinism cruciat înverşunat plămădit în creuzetul Reconquistei antimusulmane, situarea lor la intersecţia dintre Europa mediteraneană şi Europa atlantică şi experienţa lor comună în ceea ce priveşte descoperirea şi exploatarea arhipelagurilor din Oceanul Atlantic –, cele două regate s-au angajat în proiectele lor imperiale din perspective complet diferite, lansîndu-se astfel pe traiectorii istorice distincte. Portughezii au intrat într-o reţea comercială asiatică dinamică, multilaterală şi vastă ca arie geografică, foarte veche şi complexă. După cum şi-au dat seama rapid spaniolii, din punctul de vedere al comerţului maritim, Americile aveau un potenţial încă neexploatat. Cînd Columb a traversat Atlanticul, nu a descoperit nici un sistem comercial maritim preexistent, nu existau porturi, iar arta construirii ambarcaţiunilor şi cea a navigaţiei nu erau nici pe departe la fel de sofisticate ca pe coastele Eurasiei. Spaniolii şi-au putut menţine legăturile transatlantice fără a fi împiedicaţi de alţi rivali europeni, care nu dispuneau de mijloacele sau stimulentele necesare pentru a intra în competiţie pe o scenă transatlantică. Doar portughezii dispuneau de navele şi experienţa necesare pentru a contesta pretenţiile spaniolilor, dar nu aveau nici un motiv să încalce Tratatul de la Tordesillas, mai ales că, timp de 50 de ani după prima călătorie a lui Columb, teritoriile de peste mări ale Spaniei nu au generat prea multe cîştiguri. Aceşti factori explică modul exploziv – deşi haotic – în care s-a dezvoltat tot mai întinsul imperiu spaniol din Americi.

Centrul nervos al imperiului spaniol de peste ocean era Casa de la Contratación, „casa de comerţ”, înfiinţată de Isabela a Castiliei la Sevilla în 1503. Casa avea diverse funcţii legate de comerţ şi colonizarea Americilor: reglementarea fluxului de emigranţi, încasarea taxelor şi impozitelor, emiterea unor autorizaţii pentru piloţi, aplicarea legislaţiei comerciale în colonii

şi menţinerea la zi a informaţiilor despre noi decoperiri, mai ales cu ajutorul aşa-numitului *Padrón Real* sau harta etalon. Aceasta din urmă îi revenea lui *piloto mayor*, a cărui funcţie era „să alcătuiască un model de hartă regală de navigaţie a tuturor ţinuturilor care au fost descoperite pînă acum şi care aparţin coroanei regale" şi cópii ale acesteia care urmau să le fie date „doar acelora numiţi de monarh sau de Casa de la Contratación"[2]. Printre cei nu tocmai preferaţi se numărau englezii, olandezii, francezii şi portughezii, precum şi evreii spanioli şi musulmanii neconvertiţi[3], care fuseseră expulzaţi din Spania în 1492, respectiv în 1502.

Pornind din Hispaniola şi Cuba, exploratorii spanioli au făcut incursiuni tot mai îndrăzneţe de-a lungul coastelor Americii de Nord şi de Sud, precum şi pe uscat, cele mai spectaculoase realizări fiind cucerirea de către Hernando Cortés a Imperiului Aztec, cu capitala la Tenochtitlán (Mexico City), şi răsturnarea de către Francisco Pizarro a Imperiului Incas, care se întindea pe 1.000 de mile, în zona andină, din Ecuador pînă în Chile. Aceste state dispărute au fost înlocuite de viceregatele Noua Spanie (de pe actualul teritoriu al Mexicului şi pînă la graniţa statului Panama) şi Perú. După începerea exploatării zăcămintelor de argint, în anii 1540, la Potosí, în Bolivia, şi la Zacatecas, în Mexic, încărcăturile spectaculoase ale corăbiilor spaniole au atras atenţia corsarilor francezi, englezi şi olandezi.

Pentru a spori siguranţa, Casa de la Contratación a ordonat în 1564 ca toate corăbiile care traversau Atlanticul să navigheze în unul din următoarele două convoaie. Flota Noii Spanii pleca spre San Juan de Ulúa, o insulă situată în dreptul oraşului Veracruz din Mexic, de obicei în iulie, iar flota Tierra Firme deservea Cartagena, Columbia, şi Nombre de Dios, din Panama, între lunile martie şi mai[4]. Ambele flote navigau prin arhipelagurile Canare şi Caraibe, de obicei prin Dominica, traversarea durînd apoximativ o lună. Vasele din flota Tierra Firme ajungeau la Cartagena cam peste două săptămîni, iar cele care se îndreptau spre Noua Spanie mai aveau nevoie de o lună sau mai mult, oprind în Puerto Rico

pentru provizii. Pe drumul de întoarcere, flotele se întîlneau uneori în Havana, dar, în orice caz, căutau să ajungă în Canalul Bahamas pînă în august, ca să evite sezonul uraganelor.

Spaniolii au fost nevoiţi să-şi amenajeze singuri porturi în Lumea Nouă, dar, din cauza naturii sezoniere a comerţului transatlantic şi transpacific şi a preocupării conchistadorilor pentru explorarea, consolidarea şi exploatarea interiorului continentului, acestea tindeau să fie localizate la întîmplare, avînd o populaţie permanentă puţin numeroasă şi o infrastructură minimă sau chiar absentă. Pe coasta Atlanticului, cele mai importante erau Havana şi Veracruz. Situată strategic pe coasta nordică a Cubei, Havana a devenit una dintre cele mai importante bastioane spaniole din Americi şi principalul punct de întîlnire al convoaielor care se întorceau în Spania. Se spunea că Veracruz a fost „fondat" în 1519, dar un negustor l-a descris în anul următor ca neavînd „nici case, nici colibe, nici apă dulce şi nici lemne de foc: doar nişte plaje nisipoase"[5], iar 80 de ani mai tîrziu se lăuda doar cu 400 de locuinţe spaniole[6]. Cu vechiul său nume fenician transplantat într-o lume nouă, Cartagena era situată într-un golf mare şi protejată dinspre mare de Insula Tierra Bomba. Din acest motiv şi datorită mediului relativ salubru şi apropierii de istmul Panama, era un port terminal ideal pentru flota Tierra Firme.

Legătura Spaniei cu Perú şi argintul de acolo depindea de pestilenţialul istm Panama şi de porturile Nombre de Dios (înlocuit de Portobelo în 1597) de pe coasta caraibiană şi Panama de la Oceanul Pacific. În pofida numelor lor, aceste locuri uitate de Dumnezeu nu erau decît nişte zone moarte care se însufleţeau doar pentru a încărca şi descărca nepreţuitele mărfuri ale flotelor – argintul transportat spre est, mărfurile europene spre vest. În 1546, un vizitator scria: „Aceste două oraşe sînt atît de infestate, încît, dintr-o sută de oameni care intră în ele, dacă rămîn acolo o lună, nici 20 nu sînt cruţaţi de boală, iar cei mai mulţi dintre aceia care se îmbolnăvesc mor"[7]. Pe drumul de întoarcere spre Havana, 26 dintre tovarăşii de călătorie ai autorului au murit pe mare.

Principalul port comercial echivalent cu Panama era Callao, portul capitalei viceregatului, Lima, care era deservită şi de Valparaíso. Principalul şantier naval de pe coasta Pacificului era cel de la Guayaquil, în Ecuador, care avea acces facil la lemn şi smoală, iar Arica (înfiinţat în 1545), aflat la sud de Callao, deservea minele din zona montană Potosí. Decizia de a transporta argint via Pacific şi Panama s-a bazat mai mult pe considerente politice decît logistice. Argintul putea fi transportat mult mai ieftin şi mai rapid din Potosí pînă la Buenos Aires şi de acolo peste Atlantic[8], dar presiunile exercitate de viceregatul Perú au condus la închiderea oficială a portului Río de la Plata în 1594. Comerţul la Buenos Aires nu a fost legalizat pînă în 1776, iar portul a început să fie îmbunătăţit în secolul al XIX-lea.

Totodată, lobbyingul negustorilor din Sevilla a împiedicat dezvoltarea unui comerţ robust de-a lungul coastei Pacificului, între Mexic şi Perú, iar la nord de Panama existau doar cîteva porturi. Cele mai importante erau Realejo (Corinto, în Nicaragua), care avea un şantier naval şi acces facil la Caraibe pe lacurile Managua şi Nicaragua şi pe fluviul San Juan; Huatulco, pînă la prădarea sa de către Thomas Cavendish, în 1597; iar după abanadonarea portului Huatulco, Acapulco, punctul terminus estic al galioanelor din Manila[9]. (Graţie Tratatului de la Tordesillas, vasele spaniole nu puteau naviga între Spania şi Filipine pe Oceanul Indian.) Ca şi Nombre de Dios şi Portobelo, Acapulco era un port bun situat pe un ţărm fetid şi se însufleţea doar la sosirea galioanelor. După cinci-şase luni petrecute pe mare[10], membrii echipajelor erau invariabil slăbiţi de malnutriţie sau de boli şi trebuiau să se întremeze în colibele şi corturile rudimentare din oraş înainte de a străbate cei 450 de kilometri pînă la Mexico City. (Călătoria spre vest, către Filipine, dura doar trei luni.) În afară de galioanele care veneau din Manila, portul Acapulco nu avea alt rost. Ca toate porturile spaniole din Americi, exista pentru a menţine legăturile dintre Spania şi viceregate; deşi se aflau la 8.000 de mile în Pacific, Insulele Filipine erau o diviziune administrativă a Noii Spanii. Au trecut secole pînă ce

aceste porturi americane şi-au dezvoltat o identitate cosmopolită sau comercială, ca în dinamicul comerţ al echivalentelor lor eurasiatice şi africane.

Sclavii, mirodeniile şi *Estado Português da Índia*

America spaniolă se baza foarte mult pe munca sclavilor importaţi ca urmare a interdicţiei regale de a înrobi populaţiile indigene, diminuării drastice a acestora din cauza bolilor specifice Lumii Vechi şi faptului că acestea nu cunoşteau nici măcar principiile elementare ale gestionării culturilor (de exemplu, grîul şi trestia-de-zahăr), animalelor domestice (vite, porci şi oi) şi industriilor (mineritul şi producerea zahărului) nou-introduse. Tratatul de la Tordesillas le garanta portughezilor drepturi exclusive asupra comerţului în Africa, unde negociau cu diverse regate o aprovizionare constantă cu sclavi. Printre primii lor parteneri a fost şi Congo, al cărui rege, Nzinga, s-a convertit la creştinism în 1491 (adoptînd numele portughez João) şi ai cărui succesori creştini au continuat să le vîndă sclavi portughezilor. În 1540, regele congolez Afonso îi scria cu mîndrie lui João al III-lea al Portugaliei: „Dacă pui pe un taler toate ţările din Guineea [la nord] şi doar Congo pe celălalt, vei vedea că Congo dă mai mult decît toate celelalte la un loc… Nici un rege de prin părţile acestea nu preţuieşte mărfurile portugheze la fel de mult ca noi. Noi îngăduim negoţul, îl sprijinim, facem pieţe, drumuri şi pieţe [*sic*] acolo unde sînt vînduţi cei mai buni sclavi bărbaţi”[11].

Ritmul comerţului cu sclavi s-a intensificat în secolul al XVI-lea. Deşi nu redau detaliile unei experienţe umane îngrozitoare, cifrele sînt relevante: 12.000 de sclavi au fost expediaţi în primul sfert de secol, 40.000 în al doilea sfert al secolului şi încă 60.000 între 1550 şi 1575. Cumulat cu migraţia transoceanică a aproximativ 240.000 de europeni albi în aceeaşi perioadă, acesta a fost un record fără precedent în ceea ce priveşte strămutarea

populaţiei. Primii sclavi duşi direct din Africa în Americi au ajuns la destinaţie în 1530, dar creşterea accentuată ulterior a numărului lor s-a datorat dezvoltării plantaţiilor de trestie-de-zahăr din Brazilia. Colonizarea portugheză a început cu întemeierea oraşului São Vicente, lîngă Santos, în 1532; Salvador da Bahia, primul centru administrativ al coloniei Brazilia şi principalul ei port, a fost fondat în 1549. Cel puţin încă 50.000 de africani au fost trimişi în Brazilia în ultimul sfert de secol[12], dar, din cauza condiţiilor groaznice ale servituţii şi a mediului, în 1600 nu mai rămăseseră în viaţă decît vreo 15.000. Cu toate acestea, industria zahărului a luat amploare şi numărul corăbiilor care navigau anual între Recife şi Lisabona a crescut de la 40 în 1584 la 130 în 1618[13] şi se considera că zahărul din Brazilia valorează mai mult decît tot piperul, mirodeniile şi alte specialităţi trimise din *Estado da Índia* – „statul India", cum numeau portughezii îndepărtatele lor posesiuni din Oceanul Indian şi de dincolo de acesta.

Absenţa oricărei tradiţii de navigaţie în larg pe coasta vestică a Africii sau în Americi le-a permis portughezilor şi spaniolilor să-şi creeze propriile reţele maritime, din care au exclus practic pe oricine altcineva. Situaţia din mările musonilor era complet diferită, acestea fiind traversate în lung şi-n lat de o reţea comercială pe deplin funcţională, cu extrem de mulţi participanţi de o diversitate lingvistică, religioasă, culturală şi politică mult mai mare decît întîlniseră vreodată europenii. Extrem de rapid, portughezii au canalizat în favoarea lor comerţul cu piper şi mirodenii, dar au înţeles în scurt timp că acesta nu era un sistem static, uşor de manipulat prin strategiile lor. Deschiderea rutei maritime directe dinspre Europa era un element de noutate, dar schimburile comerciale regionale din Asia erau mult mai ample şi oportunităţile de a face profit mai diverse decît anticipaseră portughezii, iar prezenţa lor în Oceanul Indian nu a perturbat şi nu a afectat definitiv tiparele şi ciclurile tradiţionale ale comerţului asiatic. În Asia, ei erau doar un grup dintr-un domeniu aglomerat, dar, deoarece au pătruns practic în toate

punctele importante din regiune, experienţa lor constituie cea mai convenabilă perspectivă de examinare a universului maritim asiatic din secolul al XVI-lea în context global.

Odată ajunşi în Oceanul Indian, portughezii s-ar fi putut adapta la tiparele generale de tip laissez-faire pe care le-au găsit aici. Nedispunînd de capitalul, corăbiile sau mîna de lucru necesare pentru a monopoliza ei înşişi comerţul cu mirodenii, s-au bazat pe o combinaţie de diplomaţie şi agresivitate pentru a le cere taxe de protecţie negustorilor musulmani, hinduşi şi altora şi pentru a direcţiona comerţul prin porturile deţinute de ei[14]. Tunurile corăbiilor erau esenţiale pentru a reuşi să-şi impună pretenţiile în teritorii adesea ostile, şi oricît de rudimentară era artileria navală, în cea mai mare parte a anilor 1500 doar europenii dispuneau de aşa ceva. Marinarii din Oceanul Indian nu erau dispuşi să accepte cererile portughezilor, dar nu aveau experienţa practică a artileriei navale, iar portughezii şi-au impus autoritatea asupra principalelor bastioane din Oceanul Indian cu doar cîteva corăbii bine înarmate. Consolidarea prezenţei portughezilor în zona musonică a Asiei a început cu Dom Francisco de Almeida, primul viceregе şi guvernator al Indiei portugheze. Cu o flotă de 22 de vase, acesta a cucerit în 1505 Kilwa şi Mombasa în Africa de Est, a cucerit o mică insulă pentru a o folosi ca bază a atacurilor împotriva oraşului Goa din India şi a construit un fort la Cannanore (Kannur, în Kerala); ulterior au fost construite şi alte fortăreţe în Sri Lanka şi Socotra şi lîngă Melaka.

Părerile privind politicile care ar fi servit cel mai bine intereselor Portugaliei erau împărţite. Almeida considera fortăreţele o potenţială risipă a resurselor portugheze. După cum i-a scris lui Manuel I, „cu cît Înălţimea Voastră are mai multe fortăreţe, cu atît îi va slăbi puterea. Toate forţele Majestăţii Voastre ar trebui să fie pe mare, pentru că, dacă nu sîntem puternici acolo – ferească Dumnezeu! –, toate ne vor merge rău... Nu este nici o îndoială că, atît timp cît Majestatea Voastră este puternică pe mare, India îi va aparţine şi că, dacă nu, fortăreţele

de pe uscat nu vor fi de mare ajutor”[15]. Acesta nu a fost un argument convingător, iar arhitectul aşa-numitului *Estado da Índia* a fost succesorul lui Almeida, Afonso de Albuquerque[16]. Înzestrat cu un simţ strategic remarcabil şi cu capacitatea precoce de a gestiona resurse insuficiente cu o eficienţă fără scrupule dezvoltată în cei zece ani cît a luptat în Maroc şi avînd foarte mult noroc, Albuquerque a pus piatra de temelie a portughezului *Estado*. Un avantaj esenţial a fost că, în pofida beneficiilor evidente ale comerţului maritim sub forma veniturilor şi accesibilităţii mărfurilor străine, conducătorii mai puţin importanţi de pe litoralul Oceanului Indian erau prea slabi pe mare şi prea preocupaţi de politica internă pentru a le opune portughezilor o rezistenţă coordonată eficient. În pofida numărului lor mic şi a faptului că se aflau departe de casă, portughezii aveau mai multe avantaje: suportul deplin al coroanei, o unitate de scop care le permitea să învingă sau să exploateze rivalităţile dintre potenţialii lor adversari şi corăbii înarmate cu tunuri. Cînd se confruntau pe mare cu o rezistenţă organizată, aceasta tindea să fie orchestrată de la distanţă, de state care înţelegeau bine ameninţarea reprezentată de portughezi la adresa comerţului lor, mai ales Imperiul Otoman şi Egiptul mamelucilor.

Deşi nu era prieten cu mamelucii, sultanul otoman s-a oferit să-i ajute să apere Mecca şi Medina, iar în 1507 a trimis lucrători şi artilerie pentru a fortifica oraşul Jeddah, unde se credea că urma un atac iminent, şi să înarmeze o flotă care să declare război portughezilor în India. Victorioasă în bătălia de la Chaul, lîngă Mumbay, în 1508, în anul următor această flotă a fost decimată în bătălia de la Diu, în Gujarat. Tocmai pentru a contracara această coaliţie mameluco-otomană s-a hotărît Albuquerque să cucerească Goa în anul următor. După cum i-a raportat apoi lui Manuel:

> Am cucerit Goa pentru că Înălţimea Voastră mi-a poruncit şi pentru că acest lucru era printre îndrumările primite de mareşal. Totodată, am făcut-o pentru că era vîrful de lance al alianţei care se formase pentru a ne izgoni din India. Dacă flota pe

care turcii [otomani] o adunaseră pe rîul din Goa (avînd destui oameni la bord şi alte arme) ar fi pornit la drum şi dacă flota mamelucă ar fi ajuns, aşa cum nădăjduiau ei, fără îndoială că totul ar fi fost pierdut17.

Albuquerque şi-a stabilit cartierul general în Goa deoarece de aici vasele puteau patrula pe culoarele maritime dintre India şi Arabia, era uşor de apărat şi controla comerţul (mai ales cel cu cai) cu Deccanul şi cu imperiul hindus Vijayanagara. Victoria lui a fost atît de hotărîtoare, încît şi sultanul Gujaratului, şi samorinul din Calicut i-au oferit, susţine el, permisiunea de a construi forturi pe teritoriile lor. „Iar aceasta este pentru că am cucerit Goa, fără să fi purtat război cu nici unul dintre aceşti prinţi."18 Mulţi portughezi se opuneau cuceririi oraşului Goa, în pofida poziţiei sale strategice, pe motiv că zona era nesănătoasă şi costisitor de menţinut şi că ar încuraja şi mai mult opoziţia faţă de portughezi. Albuquerque l-a convins pe rege că Goa trebuia păstrată (cum s-a şi întîmplat pînă în 1961), drept care „obişnuia să spună adesea că regele Manuel ar trebui să-i mulţumească mai degrabă pentru că el a apărat Goa de portughezi decît pentru că a cucerit-o de două ori de la turci"19.

A doua cheie a succesului portughezilor în Asia a fost Melaka, oraş cucerit de Albuquerque în 1511, din cîte se pare pentru a răzbuna arestarea unor marinari reţinuţi la instigarea negustorilor din Gujarati şi de pe Coasta Coromandel care îl avertizaseră pe sultan cu privire la brutalităţile comise de portughezi în India. După cum recunoaşte el însuşi, Albuquerque atacase Goa cu zelul unui cruciat: „Apoi am ars oraşul şi i-am trecut pe toţi prin sabie şi vreme de patru zile oştenii Majestăţii Voastre au făcut necontenit vărsare de sînge. Oriunde i-am găsit, nu am cruţat viaţa nici unui musulman; am umplut cu ei moscheile, după care le-am dat foc. Am poruncit să fie cruţaţi ţăranii şi preoţii hinduşi... A fost o înfăptuire măreaţă, Sire, am luptat cu vrednicie şi victoria a fost pe măsură"20. Conform estimărilor sale, 6.000 de locuitori ai oraşului Goa şi-au pierdut viaţa. Deşi afirmaţiile că sultanul din Melaka arestase nişte marinari portughezi se poate să fi fost adevărate, Albuquerque

pusese deja ochii pe oraş: „Sînt foarte încredinţat că, dacă acest negoţ din Malacca nu mai este sub stăpînirea lor”, îi scria el lui Manuel, referindu-se la negustorii musulmani care îi aprovizionau pe intermediarii veneţieni din Alexandria, „Cairo şi Mecca vor fi pierdute şi la veneţieni nu vor mai ajunge alte mirodenii decît cele pe care se vor duce să le cumpere din Portugalia”[21]. Sau, după cum afirma Tomé Pires, spiţerul devenit scriitor: „Acela care stăpîneşte Malacca are la mînă Veneţia”[22]. După cucerirea oraşului Melaka, două vase portugheze au plecat spre Insulele Mirodeniilor[23]. Unul s-a întors în Goa cu cuişoare şi nucşoară, iar celălalt a naufragiat, iar membrii echipajului său, aflat sub comanda prietenului lui Magellan, Francisco Serrão, a ajuns pe Insula Ternate, al cărei sultan i-a angajat ca mercenari împotriva rivalului său de pe insula învecinată, Tidore. Serrão a rămas acolo tot restul vieţii, dar a continuat să corespondeze cu prietenii săi şi l-a încurajat pe Magellan în planurile lui de a face înconjurul lumii. Portughezii din Goa trimiteau anual o corabie la Ternate începînd cu 1523, dar, situîndu-se cu mult în afara controlului *Estado*-ului, Insulele Mirodeniilor au devenit un cuib al corupţiei, fiind unul dintre puţinele locuri din Asia de unde portughezii au fost izgoniţi din cauza opoziţiei locale.

Implicarea otomanilor şi a mamelucilor în opoziţia faţă de prezenţa portughezilor în Oceanul Indian nu poate fi înţeleasă pe deplin fără a face referire la situaţia politică instabilă din bazinul Mediteranei. Deşi portughezii nu au reuşit să cucerească Adenul pînă în 1513, blocarea de către aceştia a comerţului cu Marea Roşie a avut consecinţe devastatoare asupra finanţelor sultanului mameluc, iar în 1508 transporturile de mirodenii către Alexandria reprezentau doar un sfert din cantităţile care ajungeau aici cu un deceniu înainte[24], fapt ce a dat o grea lovitură şi comerţului veneţian. În pofida multor dezacorduri confesionale, politice şi de altă natură, Egiptul mameluc, Veneţia, Imperiul Otoman şi, într-o măsură mai mică, Persia safavidă au găsit o cauză comună în contracararea ameninţării comerciale reprezentate de portughezi. Veneţienii au încercat să intre în

graţiile tuturor celor trei puteri musulmane, căutînd să încheie o alianţă cu Persia împotriva otomanilor, încurajîndu-i pe otomani să-i sprijine pe mameluci şi canalizînd îngrijorările mamelucilor pentru a obţine privilegii comerciale favorabile lor în Alexandria, unde traficul s-a revigorat curînd. Deşi puterea maritimă a mamelucilor şi Safavizilor era neglijabilă, otomanii adoptaseră o abordare sofisticată a comerţului maritim şi a problemelor navale chiar dinainte să învingă Imperiul Bizantin.

Descendenţi ai turcilor selgiucizi care ajunseseră în Anatolia bizantină începînd cu secolul al XI-lea, otomanii au traversat mai întîi Strîmtoarea Dardanele în 1352 şi doi ani mai tîrziu au cucerit Gallipoli, unde au înfiinţat un şantier naval[25]. Un secol mai tîrziu, Mehmed al II-lea şi-a dat seama cît era de important să aibă la dispoziţie o flotă exclusiv otomană, iar după ce a construit forturi pe ambele ţărmuri ale Bosforului pentru a controla traficul vaselor italiene, „sultanul a poruncit să se construiască trireme [galere] peste tot de-a lungul ţărmurilor sale, ştiind că stăpînirea mării era hotărîtoare pentru el şi domnia lui... Din această pricină a hotărît să se încredinţeze că este stăpîn pe mare”[26]. După cucerirea Constantinopolului, în 1453, Mehmed a ocupat şi două porturi de la Marea Neagră, Amasra, deţinut de genovezi, şi Sinop, care făcea parte din Imperiul din Trapezunt, iar în 1484 otomanii „cuceriseră cheia de la poarta întregii Moldove şi Ungarii, tot ţinutul Dunării, Polonia, Rusia, Tartaria şi toată coasta Mării Negre”[27]. Controlarea gurilor principalelor fluvii le-a adus otomanilor cea mai mare parte a veniturilor rezultate din comerţ care înainte ajungeau în vistieriile din răsăritul Europei, iar la începutul secolului al XVI-lea Marea Neagră era un lac otoman – exceptînd numele – din care străinii au fost excluşi timp de 250 de ani.

În 1510, anul în care a fost cucerită Goa, cavalerii din Ordinul Ospitalierilor au distrus o flotă otomană care transporta echipamente militare spre Egiptul mamelucilor[28]. Veneţienii au fost învinovăţiţi pentru acţiunile coreligionarilor lor, dar relaţiile au fost restabilite şi un sol veneţian a fost instruit să „îl îndemne

pe sultanul mamelucilor să capete de la turci artilerie, cherestea, corăbii şi toate cele necesare pentru a trece la acţiune”[29] împotriva portughezilor. Cererile de ajutor adresate mamelucilor de Calicut, Cambay şi Melaka au agravat şi mai mult situaţia disperată a sultanului, precum şi zvonurile despre o iminentă alianţă portughezo-safavidă. Albuquerque l-a asigurat pe şahul Ismail că, „dacă Domnia Ta doreşte să-l nimicească pe sultanul [mameluc] pe uscat, Domnia Ta te poţi bizui pe un mare ajutor din partea Armadei Regelui meu, pe mare”[30]. În cele din urmă, proviziile otomane au ajuns în Egipt, dar nu a mai fost lansată o altă flotă în Marea Roşie decît în 1515, anul în care Albuquerque a cucerit Hormuzul şi cu doar doi ani înainte ca otomanii să-i răstoarne pe mameluci. Asumîndu-şi responsabilitatea directă de a păzi locurile sfinte, turcii se aflau acum faţă în faţă cu portughezii.

Deocamdată, portughezii erau în avantaj şi aveau să treacă aproape două decenii pînă să-i determine turcii otomani să intre în defensivă în nordul Oceanului Indian sau să-i împiedice să navigheze fără teamă pe Marea Roşie. Principalul arhitect al strategiei otomane vizînd dominaţia maritimă a fost Ibrahim Paşa, vizirul sultanului Soliman Magnificul, inspirat de o întîlnire întîmplătoare cu căpitanul şi cartograful Piri Reis în drum spre Egipt. Piri Reis este cunoscut îndeosebi pentru alcătuirea unei hărţi a lumii de o extraordinară fineţe care încorpora detalii din „noile hărţi ale mărilor Chinei şi Indiei”[31], precum şi informaţii despre Americile nou-descoperite. De asemenea, era autorul *Cărţii de navigaţie*, un atlas şi manual de navigaţie în Marea Mediterană în care, la cererea lui Ibrahim Paşa, a adăugat un text introductiv despre Oceanul Indian bazat pe surse secundare. În 1536, otomanii înfiinţaseră sau refortificaseră baze navale la Suez şi Jeddah şi pe Insula Kamaran, lîngă Bab el-Mandeb, cuceriseră Bagdadul de la safavizi şi îşi asiguraseră accesul la comerţul din Golful Persic via Basra, devenind astfel, după perioada Califatului Abbasid, primul stat care avea porturi atît la Golful Persic, cît şi la Mediterana. Cu consecinţe pe termen mai lung, reorganizaseră

regimul vamal corupt şi oneros al mamelucilor, ceea ce a condus la o revigorare masivă a comerţului din India şi Asia de Sud-Est pînă la Marea Roşie, în pofida blocadei maritime continue impuse de portughezi şi a incursiunilor lor ocazionale. Succesul otomanilor i-a determinat pe portughezi să ia în considerare o reconciliere, dar nu au putut accepta cererea sultanului de a le acorda „musulmanilor din India libertatea de a vinde... mărfuri în acel ţinut”[32], deşi turcii erau dispuşi să permită accesul navelor portugheze în porturile otomane. În pofida eşecurilor acestor negocieri, Basra find în mîinile otomanilor, oficialii turci şi cei portughezi nu au ezitat să facă comerţ liber între ei, de obicei din proprie iniţiativă şi pentru profitul personal, iar la mijlocul secolului, două treimi din veniturile Basrei proveneau din comerţ.

În deceniul următor, otomanii au cultivat asiduu relaţii diplomatice cu state musulmane de la Cornul Africii pînă la Aden şi coasta sudică a Arabiei, coasta Indiei şi Sumatra. Această iniţiativă a fost însoţită de un angajament militar conjugat, iar între 1536 şi 1546 otomanii şi portughezii au purtat 19 bătălii pentru a cîştiga controlul asupra unor porturi din Oceanul Indian – în afară de patru, toate în ape de dincolo de Marea Roşie şi Golful Persic –, printre care Suez, Mocha, Basra, Diu şi Melaka. Deşi nu au avut succes pe subcontinent şi în Asia de Sud-Est, otomanii au preluat controlul asupra Yemenului şi Hadramawtului, deşi portughezii au fost izgoniţi în cele din urmă din Aden abia în 1548, de o flotă comandată de Piri Reis. Patru ani mai tîrziu, amiralul acum octogenar al flotei din Oceanul Indian a plecat din Suez cu 24 de galere, urmînd să atace Hormuzul. Această iniţiativă s-a soldat cu un eşec, iar Piri Reis şi-a dus flota la Basra înainte de a hotărî să se întoarcă la Suez cu doar trei nave, decizie pentru care a fost executat. În 1554, vasele care mai rămăseseră din flota lui Piri Reis au primit ordinul de a se întoarce de la Basra la Suez, dar portughezii au capturat şase dintre galere, iar restul s-au refugiat în Gujarat.

Concomitent, unui căpitan întreprinzător pe nume Sefer Reis i

se încredinţase comanda a patru galiote[33], avînd ordin să se alăture flotei de la Basra. Posibil descendent al unei familii de negustori evrei, Sefer Reis şi-a petrecut întreaga carieră în Oceanul Indian, fapt ce îi conferea un avantaj clar faţă de predecesorii săi, care au fost aleşi pe criteriul experienţei lor în mediul naval complet diferit al Mediteranei. În loc să lupte cu portughezii în condiţii prielnice acestora, Sefer s-a folosit de musoni pentru a-i ţine în direcţia vîntului faţă de galerele sale, pentru a împiedica *naos*-urile lor cu vele pătrate să-l atace. După ce a aflat despre victoria portughezilor asupra flotei din Basra, Sefer a instituit o blocadă asupra portului Diu cu ajutorul celor patru galiote ale sale şi s-a întors la Mocha cu cinci corăbii portugheze capturate. Portughezii au alocat resurse substanţiale pentru a lupta împotriva lui Sefer în Marea Roşie, dar el s-a folosit de faptul că ştia mai bine zona şi de o varietate de şiretlicuri pentru a-i ataca prin surprindere sau a fugi de ei. În 1565, a iniţiat o campanie pentru a-i izgoni pe portughezi din Africa de Est, dar s-a îmbolnăvit şi a murit la Aden, aşa că proiectul a fost abandonat.

Sefer a avut un succes atît de mare, încît în 1560 ambasadorul Portugaliei la Roma îi îndemnase pe superiorii lui să ajungă la o înţelegere cu otomanii pe motiv că „prin Marea Roşie trec spre Cairo şi de la Hormuz la Basra o grămadă de mirodenii" şi deoarece „cheltuielile Majestăţii Voastre în India sînt foarte mari şi vor creşte şi mai mult dacă nu se găseşte o rezolvare"[34]. Otomanii le-au propus portughezilor ca agenţilor lor comerciali să li se permită accesul „în Sind, Cambay, Dabul, Calicut şi în orice alte porturi ar dori [otomanii]"[35], cu privilegii reciproce pentru portughezi la Basra, Cairo şi Alexandria. Au luat în calcul şi posibilitatea de a desfiinţa flota otomană de la Basra. Portughezii au respins această propunere deoarece un astfel de plan ar fi făcut comerţul via Capul Bunei Speranţe extrem de competitiv.

Cu toate acestea, cantităţi mari de piper şi alte mirodenii continuau să ajungă în Alexandria[36], de unde veneţienii şi alţi negustori le distribuiau în bazinul Mediteranei. Otomanii

continuau să manifeste un interes activ faţă de comerţ, iar pînă la sfîrşitul secolului veniturile oraşului Mocha crescuseră de zece ori sub administraţia otomană şi acesta devenise unul dintre cele mai importante porturi din Oceanul Indian, principalul său bun de export fiind cafeaua, care fusese introdusă din Ethiopia în mileniul I. Adenul, în schimb, era ruinat şi se spunea că, „atunci cînd cineva stîrneşte mînia mai-marilor, îl trimit acolo". Guvernul otoman nu a instituit practic nici un fel de restricţii cu privire la comerţul din Golful Persic, „astfel încît toate bunurile cumpărate sau vîndute în India trec prin Hormuz, chiar şi piperul, chiar dacă nu este îngăduit"[37]. Un motiv pentru abordările diferite ale comerţului din Golful Persic şi Marea Roşie era că aceasta din urmă era calea de acces a pelerinilor care se îndreptau spre Mecca[38]. Perioada de pelerinaj depindea de calendarul lunar şi se schimba de la un an la altul, dar pelerinii care călătoreau pe mare depindeau de vînturile musonice sezoniere şi trebuiau să aducă bunuri pe care să le poată vinde pentru a-şi plăti şederea la Mecca, aceasta putînd dura mai multe luni. Mult mai puţini pelerini veneau prin Golful Persic.

Eşecul negocierilor cu portughezii le asigura otomanilor o portiţă pentru implementarea unei politici externe mai dure formulate de marele vizir Sokullu Mehmed Paşa. Cea mai ambiţioasă propunere a acestuia viza săparea unor canale de-a lungul istmului Suez şi între fluviile Don şi Volga pentru a crea o rută exclusiv pe apă de la Marea Caspică pînă la Marea Roşie[39], dar planurile au fost abandonate după o revoltă în Yemen şi reluarea ostilităţilor cu Veneţia. De asemenea, Sokullu a încurajat sprijinirea celor care se opuneau prezenţei portughezilor în Asia. În 1562, sultanul Acehului voia să cumpere tunuri şi arme de asediu pentru o campanie împotriva oraşului Melaka. Distanţele uriaşe implicate (peste 5.000 de mile de la Istanbul pînă în Aceh, via Egipt) şi teama că tunurile ar putea fi capturate au mai diminuat entuziasmul otomanilor faţă de acest proiect, dar Soliman a trimis un emisar, cunoscut doar drept „Lutfi, slujitorul Luminăţiei Sale"[40], şi opt constructori de tunuri. Acehul făcea de

mult timp comerţ cu otomanii, dar oraşul-stat plătea şi tribut Melakăi şi era cel puţin la fel de interesat să-şi extindă controlul asupra rivalilor musulmani ca şi să lupte contra portughezilor. În drum spre est, Lutfi a mobilizat comunităţile de negustori musulmani din India şi Sri Lanka, fapt ce a amplificat ostilitatea faţă de portughezi şi aliaţii lor la cote fără precedent. O coaliţie a sultanatelor din podişul Deccan a slăbit mult puterea imperiului hindus Vijayanagara, un aliat al portughezilor, iar un rege creştin înscăunat de portughezi în Insulele Maldive a fost detronat. Ambasadorii Acehului care l-au însoţit pe Lutfi la Istanbul s-au întors apoi acasă cu „500 de turci, multe bombarde mari, muniţie din belşug, mulţi ingineri şi tunari pricepuţi”[41], care au luat cu asediu Melaka. Această operaţiune a fost lipsită de succes, însă i-a împiedicat pe portughezi să trimită întăriri în Insulele Mirodeniilor, fapt ce a contribuit la expulzarea portughezilor din Ternate. Campania oficială a otomanilor împotriva portughezilor a luat sfîrşit odată cu asasinarea lui Sokullu în 1579, dar după un deceniu, o flotă alcătuită din cinci corăbii a fost trimisă să cucerească Mombasa. Otomanii au reuşit să debarce, dar s-au trezit asediaţi de o armată de 20.000 de băştinaşi zimba[42], cum numeşte o cronică portugheză o armată africană altminteri neidentificată. În loc să se predea africanilor, otomanii li s-au predat portughezilor, punînd astfel capăt eforturilor otomanilor de a influenţa mersul lucrurilor din Oceanul Indian.

Estado da Índia şi comerţul din Asia

Dincolo de reputaţia lor autoritară, portughezii din *Estado da Índia* colaborau în mod frecvent cu negustorii locali. Adesea erau minoritari în negoţurile pe care aveau pretenţia de a le monopoliza şi mulţi navigau pe rute pe care nu au încercat niciodată să le domine. Negustorii indieni navloseau adesea corăbii portugheze care să le transporte încărcăturile, iar multe

vase comandate de ofiţeri portughezi aveau echipaje alcătuite din asiatici[43]. Motivul era pur şi simplu că populaţia Portugaliei nu depăşea 1,4 milioane de locuitori în 1525, dintre care majoritatea dispreţuiau navigaţia[44]. Puţini oameni care aveau de ales se îmbarcau de bunăvoie pentru a face cîte o călătorie de şase-şapte luni, pe care un pasager a descris-o drept, „fără îndoială, cea mai lungă şi mai chinuitoare din lume”[45], mai ales că şansele de întoarcere erau atît de mici. Între 2.400 şi 4.000 de oameni, majoritatea tineri, plecau anual spre Africa, Brazilia şi Asia, dar în 1600, în „Goa de Aur” erau doar aproximativ 2.000 de portughezi şi probabil nu s-au aflat niciodată mai mult de 10.000 între Mozambic şi Japonia în acelaşi timp. Dintre aceştia, mai puţini de unul din zece se întorceau în Portugalia, „unii murind în ţinutul acela, alţii naufragiind [şi fiind ucişi în diverse împrejurări], iar restul neizbutind să se mai întoarcă din cauza sărăciei: astfel, împotriva voinţei lor… erau siliţi să rămînă în acea ţară”[46]. În general, portughezelor le era interzis să emigreze, iar portughezii care rămîneau în Asia erau încurajaţi să se căsătorească cu localnice[47], ei preferînd musulmanele sau hindusele din castele superioare.

Stereotipul asiaticilor neinteresaţi de comerţul maritim contrazice realitatea la fel de mult ca şi imaginea de navigatori inveteraţi a portughezilor. În perioada Imperiului Mogul (1526-1764), proprietarii de corăbii (hinduşi) din casta Bania se impuseseră atît în Bengal, cît şi în Surat[48]. Lucrau şi ca agenţi pentru vasele deţinute de alţii, îndeosebi pentru două grupuri de clienţi, funcţionarii Imperiului Mogul interesaţi de transporturile maritime şi europenii – fie negustori privaţi din diverse ţări, fie, în secolele XVII-XVIII, diversele companii ale Indiilor de Est – implicaţi fie în comerţul intraasiatic, fie în cel dintre Europa şi Asia. Negustorii hinduşi erau renumiţi pentru cumpătarea lor şi pentru lipsa de ostentaţie, însă foarte respectaţi pentru iscusinţa comercială şi abordarea disciplinată. „De mici, cînd încă stau în poala părinţilor, înainte de a învăţa să meargă”, conform unui text scris de un angajat al Companiei Olandeze a Indiilor de Est în

anii 1680, „încep să fie deja învăţaţi să devină negustori. Sînt puşi să se joace de-a comerţul, mai întîi cumpărînd [ghiocuri], apoi argint şi aur”[1* 49]. Pe lîngă negustorie şi cămătărie, mulţi erau zarafi, care se ocupau cu schimbatul banilor şi erau specializaţi în încasarea impozitelor; de asemenea, unii erau responsabili de transferul fondurilor statului pe subcontinent. Monedele străine nu erau un mijloc de plată legal în Imperiul Mogul, dar acestea sau lingourile puteau fi duse la monetărie şi topite pentru a face din ele monede mogule[50]. Totuşi, acest proces lua timp, iar alternativa era obţinerea de la un zaraf a echivalentului în rupii.

Subcontinentul consuma cantităţi mari de mirodenii orientale, pietre preţioase şi semipreţioase, cositor din Malaysia şi argint din sud-vestul Asiei, mai ales din Mocha, „cufărul cu comori” al Imperiului Mogul[51]. Iar ca şi în trecut, Arabia şi Persia furnizau cai. Negustorii indieni, arabi şi persani activau pe Marea Arabiei şi în Golful Bengal. În 1500, la Melaka locuiau 1.000 de nativi din Gujarat, iar poate de două ori mai mulţi făceau comerţ în Golful Bengal în acelaşi timp. Pe lîngă Melaka, printre destinaţiile lor importante se numărau Pegu, în Myanmar, porturile peninsulare Tenasserim/Mergui şi Kedah, iar în Sumatra, Samudra-Pasai şi Aceh. Suratul a surclasat Cambayul ca principal port al Gujaratului, primul avînd deja un comerţ înfloritor datorită pelerinilor care mergeau la Jeddah, cel mai profitabil din Oceanul Indian, care atrăgea investiţii din partea casei regale, a dregătorilor şi a celor mai de seamă negustori. Odată cu anexarea Gujaratului la Imperiul Mogul, în 1573, Surat a fost conectat la centrul Indiei, dezvoltîndu-se şi mai mult. În sud, Dhabol şi Chaul făceau comerţ cu vestul Asiei, precum şi cu Bengalul şi Melaka. În porturile Calicut, Cannanore şi Cochin de pe Coasta Malabar, negustorii *pardesi* (străini) – arabi, persani, evrei şi africani – se axau pe comerţul cu Apusul, iar negustorii din Mappila navigau îndeosebi spre porturi din Golful Bengal şi din Asia de Sud-Est.

Ideea ca portughezii şi (implicit) otomanii să se războiască în Asia de Sud-Est ar fi fost de neconceput dacă Dinastia Ming nu ar fi abandonat marea după ultima dintre călătoriile lui Zheng He,

în 1433. Totuşi, portughezii au contribuit la revitalizarea unor ramuri ale comerţului care stagnau din cauza pieţei chineze micşorate şi a capacităţii insuficiente de transport a chinezilor. Dacă motivaţia iniţială a descoperirii rutei maritime spre Oceanul Indian fusese obţinerea mirodeniilor, realităţile comerţului asiatic i-a încurajat pe portughezi să-şi diversifice abordarea. În timpul asediului portului Melaka, un grup de negustori chinezi au venit la Albuquerque pentru a-l anunţa că intenţionează să pornească pe mare odată cu începerea sezonului musonic. Dornic să stabilească relaţii cordiale cu potenţiali parteneri comerciali, acesta le-a permis să treacă în siguranţă şi le-a dat scrisori de recomandare către regele din Ayutthaya, în care afirma că „Regele Manuel al Portugaliei auzise că este păgîn, nu musulman, astfel încît nutreşte o mare afecţiune pentru Domnia Sa şi vrea ca între dînşii să domnească pacea şi prietenia” şi le promitea negustorilor din regatul său „toată protecţia de care au nevoie”[52].

Era o ofertă mincinoasă. Cea mai mare ameninţare la adresa comerţului paşnic o constituiau portughezii, iar în acest moment ei exportau probabil în Asia predominant arme şi mercenari pentru a controla comerţul sau drept mărfuri care erau vîndute celui care oferea mai mult[53]. Asumîndu-şi un rol care nu mai existase înainte în Oceanul Indian, portughezii au instituit un sistem de permise – *cartazes* – pe care trebuiau să le aibă toate vasele nonportugheze. Taxa pentru permis – de fapt, o taxă de protecţie – era nominală, dar *cartaz*-ul îl obliga pe deţinător să treacă prin porturi controlate de portughezi şi să plătească taxe care ajungeau pînă la 5%[54]. Iar deţinerea unui *cartaz* valid nu garanta că respectiva corabie nu va fi hărţuită de portughezi[55], care jefuiau multe vase ce aveau permise valide.

În 1513, nişte corăbii portugheze au sosit în Aomen, o peninsulă din Delta Fluviului Perlelor şi o cale de acces spre Guangzhou şi sudul Chinei, unde sperau să se stabilească şi să profite de retragerea oficială a Chinei din comerţul cu alte state. Au fost refuzaţi şi, cînd au încercat din nou, în 1521-1522, împăratul le-a răspuns prin interzicerea în totalitate a comerţului

maritim în provincia Guangdong[56]. Nepermiţînd vaselor chineze să iasă în afara ţării, Dinastia Ming intenţiona să canalizeze comerţul impozitat exclusiv prin porturile imperiale. Printre cei mai importanţi parteneri comerciali ai Chinei din acea vreme se număra Japonia, o sursă importantă de argint, care constituia mijlocul preferat de plată a dărilor. O dispută între nişte negustori japonezi rivali de la Mingzhou (Ningbo) din 1523 a condus la o suspendare a comerţului cu Japonia în acel oraş, însă cererea de argint din China şi apetitul Japoniei pentru mătase au condus la intensificarea contrabandei şi a pirateriei în provinciile de coastă. Acest fenomen a fost exacerbat de lipsa posibilităţilor de realizare a unor activităţi profitabile pentru negustorii chinezi, dintre care mulţi s-au mutat în Japonia, Asia de Sud-Est şi Insulele Ryukyu, de unde au început să facă comerţ ilicit cu ţara lor natală. În Japonia, li s-au alăturat marinari locali care îşi pierduseră şi ei drepturile, împreună cu care jefuiau navele de coastă şi ţărmurile Chinei. În loc să recunoască faptul că politicile lor erau responsabile pentru aceste încălcări ale legii, oficialii chinezi i-au numit pe aceşti renegaţi *wokou*, „piraţi japonezi”[57].

Fiindu-le refuzată posibilitatea de a face comerţ legitim, portughezii s-au alăturat pur şi simplu contrabandiştilor care activau în Fujian şi Zhejiang, unde corupţia era în floare în rîndul funcţionarilor chinezi şi unde puteau naviga fără să rişte să fie pedepsiţi. Conform unei plîngeri adresate de comandantul pazei de coastă, Zhu Wan, în 1548, „portughezii şi-au adus corăbiile una cîte una în interior. După ce au descărcat mărfurile, au dus fără să se ascundă două corăbii la Duan-yu-zhou pentru reparaţii. Oare aceşti piraţi şi barbari ştiu că mai este stăpînire? Dar nu ei sînt de vină”[58], deoarece stăpînirea nu era pregătită să îşi aplice legile. Deşi recunoaşte că portughezii fac contrabandă, un oponent al politicilor lui Zhu Wan susţinea că economia locală avea de cîştigat deoarece, în calitate de intermediari comerciali, aceştia ofereau preţuri bune pentru mărfurile cumpărate şi de două ori preţul pieţei pentru alimente şi provizii. Perseverînd în eforturile lor de a se stabili în mod oficial în China, în mai puţin

de un deceniu au reuşit să-şi asigure drepturi extrateritoriale la Aomen, care a rămas teritoriu portughez pînă în 1999. Constrînşi să rămînă în această enclavă, occidentalii nu au avut voie să intre în China propriu-zisă pînă în 1583, cînd misionarul iezuit Matteo Ricci s-a stabilit la Guangdong, unde a început să studieze intens cultura şi religia chineze şi propagat catolicismul, precum şi roadele învăţăturii şi tehnologiei apusene, mai ales ceasuri şi alte dispozitive mecanice[59]. Datorită acestei strădanii, a ajuns în cele din urmă la Beijing, unde a murit în 1610.

După ce au ajuns în China, a fost doar o chestiune de timp pînă ce portughezii s-au aventurat în Japonia, unde s-au stabilit la Nagasaki şi au îndeplinit rolul de intermediari între Japonia şi China[60]. Momentul a fost cum nu se poate mai potrivit, deoarece, în efortul de a diminua pagubele pricinuite de *wokou*, chinezii suspendaseră relaţiile cu Japonia în 1548, cu nouă ani înainte de fondarea oraşului Aomen. Războiul civil măcina Japonia de aproape un secol, iar veniturile obţinute de shogunat din comerţul revigorat au contribuit la înclinarea balanţei către stabilitate şi unificare. Portughezii făceau comerţ cu mătase, aur şi argint, dar practic nici o marfă apuseană, cu excepţia archebuzelor[61], arme greoaie, dar letale pe care japonezii au învăţat rapid să le fabrice şi să le folosească. (Tunurile au fost introduse în 1551, dar acestea s-au dovedit a fi mai greu de produs şi utilizarea lor s-a răspîndit într-un ritm mai lent.) În 1549, o misiune condusă de (Sfîntul) Francisc Xavier a introdus creştinismul. În timp ce Ricci convertise în timpul vieţii sale doar 2.000 de chinezi, la sfîrşitul secolului al XVI-lea existau aproximativ 300.000 de creştini japonezi[62]. Acest succes a trezit ostilitatea preoţilor budişti, ale căror intrigi au convins stăpînirea că creştinii reprezentau o ameninţare la adresa stabilităţii politice a ţării, atît de greu dobîndite. Shogunul a început să le limiteze activităţile în 1565; creştinismul a fost declarat ilegal în 1614[63], iar portughezii au fost izgoniţi cu brutalitate în 1639. Singura moştenire pe care au lăsat-o a fost o comunitate minusculă de negustori olandezi care îi urmaseră în Japonia, dar

a căror simplitate religioasă a determinat autorităţile să-i accepte.

Invadarea Coreei de către japonezi, 1592-1598

Shogunii nu doar au limitat activităţile negustorilor străini, ci le-au impus restricţii drastice şi negustorilor japonezi, cărora li s-a interzis să călătorească în alte ţări. Totuşi, la sfîrşitul secolului al XVI-lea, probabilitatea ca Japonia să nu mai participe activ pe scena evenimentelor din Asia de Nord-Est şi dincolo de aceasta trebuie să fi părut foarte mică, deoarece, imediat ce regentul, Toyotomi Hideyoshi, a pus capăt războaielor civile japoneze şi a unificat Japonia, a invadat Peninsula Coreea. Astfel, el a dorit cu siguranţă să reia comerţul cu China, căci, deşi Dinastia Ming a relaxat în 1567 interdicţiile referitoare la călătoriile chinezilor în afara ţării, Japonia rămînea un teritoriu interzis[64]. De asemenea, se pare că Hideyoshi considera că o invazie în Koryo şi China ar fi o prelungire firească a unificării Japoniei, precum şi un debuşeu convenabil pentru soldaţii şi marinarii care nu mai aveau activitate în timp de pace[65]. Un edict din 1588 le ordona „comandanţilor de nave şi pescarilor din provincii şi de pe ţărmuri şi tuturor celor care pleacă pe mare cu corăbii [să] se juruie în scris că de acum înainte nu vor săvîrşi nici un act pirateresc”[66]. Probabil că soldaţii japonezi erau la fel de bine înarmaţi şi experimentaţi ca oricare alţii din lume, iar în lipsa fie a experienţei recente a unor confruntări de amploare, fie a armelor de foc, Koryo nu era pregătit pentru o invazie neprovocată. În jur de 140.000 de japonezi au debarcat lîngă Busan în mai 1592, iar în mai puţin de zece săptămîni au cucerit Seulul şi Phenianul.

Salvarea statului Koryo depindea de o combinaţie neverosimilă între armata chineză, gherilele coreene şi amiralul Yi Sun-sin. Koryo era împărţit în 16 districte navale, cîte două pentru fiecare dintre cele opt provincii ale regatului. Amiral din provincia Jeolla (Cholla), Yi a combinat o strategie sofisticată şi

agresivă cu disciplina tactică severă necesară pentru a transforma o înfrîngere aparent sigură într-o serie de victorii paralizante. Printre instrumentele de care dispunea se numărau şi *geobukseon*, nave bine înarmate şi protejate, numite şi nave-ţestoasă, nişte galere cu două catarge şi cu bordul acoperit. Conform unei descrieri din acea vreme:

> În puntea superioară erau înfipte suliţe de fier care să străpungă picioarele duşmanilor care ar fi sărit pe ea. Singura deschizătură era un pasaj îngust, în formă de cruce, pe unde trecea echipajul. La provă era un cap de dragon în gura căruia se aflau gurile unor tunuri şi alt tun se afla la pupa. Avea cîte şase saborduri la babord şi la tribord, pe punţile inferioare. Deoarece era construită sub forma unei uriaşe ţestoase marine, a fost numită *Kobuk-son*. În timpul bătăliilor cu vasele din lemn ale duşmanilor, puntea superioară era acoperită cu rogojini de paie, ca să ascundă ţepii. Străbătea iute valurile pe tot felul de vînturi şi ghiulelele şi săgeţile de foc semănau prăpăd asupra ţintelor inamice şi se afla în prima linie, conducînd flota noastră în toate bătăliile67.

Navele-ţestoasă nu mai puteau evolua sub aspectul construcţiei vaselor de război, iar Yi avea probabil la dispoziţie maxim cinci astfel de vase în acelaşi timp. Totuşi, acestea au fost esenţiale pentru succesul coreenilor. În vara anului 1592, Yi a iniţiat zece confruntări, cea mai decisivă avînd loc în iunie, lîngă Insula Hansan. Prefăcîndu-se că se retrage, fiind copleşit numeric, Yi a atras 80 de vase japoneze în afara portului şi apoi le-a învăluit folosind aşa-numita formaţie „aripi de cocor”. După ce au pierdut 60 de nave, japonezii au fost incapabili să deblocheze ruta ce ocolea Peninsula Coreea spre Marea Galbenă pentru a transporta astfel provizii sau trupe spre linia întîi cu ajutorul corăbiilor. Întîrzierile care au decurs de aici, combinate cu intrarea Chinei în război, i-au determinat pe japonezi să evacueze Phenianul şi Seulul şi să înceapă negocierile de pace. Aceste discuţii prelungite au eşuat în cele din urmă şi Hideyoshi a invadat din nou Coreea în 1597. Japonezii îşi învăţaseră lecţia din campania anterioară, iar Yi Sun-sin fusese demis în urma unor intrigi de la curte. Succesorul său incompetent a pierdut peste 150 de vase în bătălia de la Chilcheonryang, iar japonezii erau gata să pătrundă în Marea Galbenă. Repus imediat în funcţie, Yi a adunat 12 vase şi

pe 16 septembrie s-a luptat cu japonezii, oprindu-le complet înaintarea în bătălia de la Myeongryang, o strîmtoare ce se îngustează pînă la doar trei sute de metri şi prin care fluxul poate atinge o viteză de zece noduri[68]. Fiind împiedicate să primească asistenţă logistică pe cale maritimă, forţele terestre japoneze au ajuns din nou în defensivă.

Japonezii au început să se retragă în acelaşi an, dar coreenii şi chinezii i-au atacat atît pe uscat, cît şi pe mare. În noaptea de 19 noiembrie 1598, cu o săptămînă înainte ca ultimele forţe japoneze să plece din Coreea, Yi a iniţiat atacul în bătălia de la Noryang. Coreenii le-au pricinuit japonezilor pierderi masive, dar Yi a fost ucis în toiul luptei – „un sfîrşit potrivit pentru o astfel de carieră”[69], după cum afirmă un amiral şi istoric britanic din secolul XX, care l-a declarat pe Yi „egal în profesia sa” cu celebrul lord Nelson din Marina Militară Regală Britanică. Totuşi, absenţa ulterioară a conflictelor navale în nord-estul Asiei nu s-a datorat superiorităţii copleşitoare a unei singure puteri, ci lipsei de interes faţă de navigaţie din partea Chinei şi neiniţierii unor acţiuni în teritorii străine de către Japonia şi Coreea timp de peste 250 de ani.

Schimbătoarea Mediterană

Portughezii au ţinut piept intrigilor otomane din Oceanul Indian, controlînd bastioane strategice din Africa de Est pînă în China. Totuşi, deşi în prima jumătate a secolului au dominat comerţul dinspre Asia spre Europa, nu au putut să blocheze comerţul către Golful Persic şi Marea Roşie. În 1560, aproape 4,5 milioane de livre de mirodenii au ajuns pe corăbii veneţiene, ragusane, genoveze şi franceze din Alexandria, iar cinci ani mai tîrziu se consemna că la Jeddah erau 23 de corăbii din India şi Aceh[70]. Poate că participarea portughezilor la comerţul total a crescut din nou după 1570, cînd mici cantităţi de mirodenii au început să

ajungă în Americi via Aomen şi Manila, dar statisticile care s-au păstrat sugerează o scădere a consumului de piper pe cap de locuitor în Europa în acest secol şi o creştere modestă în ceea ce priveşte consumul altor mirodenii[71]. Şi totuşi, Europa era doar o piaţă între multe altele şi în această perioadă culturile de piper de pe Coasta Malabar probabil s-au dublat, iar producţia de cuişoare şi nucşoară a crescut de cinci ori[72], consecinţe care nu pot fi atribuite doar cererii din Portugalia şi Europa.

La fel, negustorii veneţieni şi alţii nu plecaseră din Mediterana în căutare de mirodenii la începutul secolului pentru că, în pofida atracţiei exercitate de mărfurile exotice, la fel de îmbietoare şi pentru istorici, şi pentru consumatori, majoritatea transportatorilor din Mediterana făceau comerţ cu mărfuri mai obişnuite, în cantităţi mari, precum cereale, vite, vin, peşte, metale, piei şi bunuri manufacturate. Din cauza nesiguranţei recoltelor, cerealele „erau mai răspunzătoare pentru spionaj… decît urzelile Inchiziţiei înseşi”[73], iar negustorii cunoşteau bine capriciile recoltelor: penuria dintr-un loc putea fi compensată de surplusul din altă zonă, însă nu făceau profit decît cei suficient de norocoşi ca să ajungă înainte ca preţurile să înceapă să scadă sau ca să scape de atacurile piraţilor, care în estul Mediteranei vizau cel mai adesea corăbiile încărcate cu cereale[74]. Centrul comerţului cu cereale era Sicilia, care îşi menţinuse acest statut încă din Antichitate, cu intermitenţe, dar nu domina mereu piaţa. Cerealele din Levant puteau costa mai puţin în Spania, iar o creştere bruscă a producţiei în Turcia la mijlocul secolului al XVI-lea a adus surplusuri, deşi cerealele puteau fi exportate în ţările creştine doar prin intermediul unei pieţe negre foarte elaborate[75].

În pofida dezvoltării continue a comerţului mediteranean[76], începutul transporturilor transatlantice şi transpacifice şi a celor între Oceanul Atlantic şi Oceanul Indian însemna că Mediterana nu mai constituia principala arenă a comerţului maritim apusean, ci doar o regiune printre multe altele. Cu toate acestea, transporturile maritime au rămas un element fundamental al

economiei europene: tonajul veneţienilor s-a dublat între 1498 şi 1567, iar din 1540 pînă în 1570, cel al Ragusei a crescut cu 75%. Totuşi, modificările politice şi economice au determinat apariţia unor iniţiative comerciale îndrăzneţe în teritoriile franceze şi otomane. În 1568, otomanii au început să facă comerţ cu europenii creştini, emiţînd „capitulaţii”[77] pentru negustorii francezi[2*]. Echivalentul *aman*-elor (permise de liberă trecere) medievale, acestea s-au dovedit a fi inestimabile la mijlocul secolului al XVII-lea, cînd negustorii europeni puteau face comerţ legal în porturile otomane doar sub protecţia pavilionului francez[78]. Creştinii nu erau singurii care apelau la francezi pentru protecţie. Atacurile Cavalerilor de Malta şi ale altor corsari – marinari care jefuiau vase fără girul oficial al unui stat, dar cu mai multă loialitate naţională decît piraţii – îi obligau pe mulţi negustori musulmani să-şi transporte încărcăturile sub pavilion fracez şi numeroşi hagii mediteraneeni preferau să călătorească spre Egipt pe corăbii franceze[3*].

Strădaniile comerciale ale englezilor în estul Mediteranei au fost supuse unei raţionalizări prin acordarea de către otomani a capitulaţiilor în 1580 şi înfiinţarea Companiei Levantului în anul următor. Englezii dispuneau de avantaje mari. Produceau confecţii din lînă mai ieftin decît rivalii lor; otomanii le cereau taxe vamale de doar 3% (în comparaţie cu 5%, cît plăteau francezii şi veneţienii); aveau corăbii mari, bine înarmate, care puteau respinge opoziţia spaniolă în Strîmtoarea Gibraltar[79]; şi fiind protestanţi, nu aveau scrupule cînd venea vorba să încalce interdicţiile papale legate de furnizarea de materiale de război către otomani, inclusiv tunuri de fier şi praf de puşcă[80]. Ironia era că ameninţarea cea mai mare la adresa companiei o reprezentau alţi englezi – corsari care jefuiau fără discriminare corăbiile tuturor naţiunilor şi îşi vindeau prada în regenţele nord-africane. Poate că negustorii englezi aveau mai puţin de suferit decît cei de alte naţionalităţi, dar povara represaliilor pentru acţiunile compatrioţilor lor cădea pe umerii negustorilor cinstiţi din Compania Levantului[81]. După englezi au ajuns şi olandezii în

Marea Mediterană[82], unde italienii i-au angajat pentru cunoştinţele lor legate de comerţul cu cereale, iar în 1612 au negociat cu Imperiul Otoman capitulaţii emise special pentru ei.

Ascensiunea olandezilor

În timp ce marinarii din Peninsula Iberică ţeseau o reţea comercială de anvergură mondială în jurul Africii şi în oceanele Atlantic, Pacific şi Indian, olandezii erau ocupaţi cu acapararea comerţului european cu mărfuri în vrac din Marea Baltică pînă în Mediterana. De asemenea, au beneficiat de pe urma deciziei portughezilor de a-şi vinde piperul la Antwerp, care surclasase Bruges, devenind cel mai important port nord-european în anii 1400. Neavînd rezervele necesare pentru a-şi finanţa expansiunea în Asia, portughezii îşi puteau menţine corăbiile pe mare doar dacă aveau acces la bani peşin de la negustorii care se confruntau cu problemele comerţului cu amănuntul. Acest lucru se putea face cel mai uşor la Antwerp[83], unde anumite familii de negustori germani precum Fugger şi Welser trimiteau cantităţi enorme de cupru şi argint pentru a plăti mirodeniile asiatice. Şi portughezii aveau de cîştigat de pe urma acestui aranjament, iar în anii 1520 Manuel I obţinea jumătate din veniturile sale din exporturile de mirodenii către nordul Europei. Legăturile Antwerpului cu lumea iberică s-au consolidat în 1516, cînd Carol I, duce de Burgundia, care deţinea Ţările de Jos, a devenit Carol I al Spaniei. Din acel moment, soarta oraşului a depins de tensiunile dintre Spania şi olandezii din nord, supuşii aceluiaşi rege.

Înclinaţia olandezilor spre comerţul maritim era consecinţa faptului că resursele naturale erau puţine în ţara lor. Trăind în delta comună a unora dintre cele mai mari fluvii din nord-vestul Europei, olandezii erau înconjuraţi din trei părţi de apă sărată şi apă dulce de care trebuiau să se protejeze printr-o „cheltuială mare în fiecare an pentru diguri, stăvilare, scocuri, mori de vînt şi

poldere”. Se putea face agricultură, dar ea singură nu acoperea cheltuielile pentru aceste îmbunătăţiri. „Prin urmare, locuitorii”, se afirmă într-o petiţie din 1543 trimisă lui Carol de provinciile olandeze, „trebuie să-şi cîştige pîinea din meşteşuguri şi din negustorie, aducînd materii prime din alte ţări şi reexportînd lucrurile pe care le fac, printre care tot soiul de pînzeturi şi stofe, în multe locuri, cum ar fi regatele Spaniei, Portugaliei, Germaniei, Scoţiei şi îndeosebi Danemarca, ţările baltice, Norvegia şi alte asemenea ţinuturi, de unde se întorc cu bunuri şi mărfuri din părţile acelea, mai ales cu grîu şi alte cereale”[84]. Negustorii hanseatici îşi menţinuseră cu îndîrjire controlul asupra Mării Baltice, dar la sfîrşitul secolului al XV-lea majoritatea vaselor care navigau prin Øresund erau olandeze[85]. Deşi gheaţa bloca navigarea pe Marea Baltică cinci luni pe an, o mie de corăbii încărcate cu cereale au navigat de la Gdańsk pînă în Olanda în 1471, iar de două ori multe au plecat din port un secol mai tîrziu. În acel moment, majoritatea vaselor olandeze navigau încă spre nord cu balast sau încărcate cu sare ieftină de provenienţă iberică pentru pescării, care constituiau baza economiei interne olandeze.

Comerţul din Marea Baltică nu era doar o sursă de alimente şi articole de lux precum blănurile ruseşti, ci era vital şi pentru industria olandeză a construcţiilor navale, care importa practic toate materiile prime: lemn, smoală, fier pentru îmbinări, cînepă pentru greement[86] şi in pentru velatură. Deoarece se bazau pe comerţul maritim, olandezii au dezvoltat practici foarte sofisticate în domeniul comercial şi al construcţiilor navale. Aveau gatere care foloseau energia eoliană, compensau utilizarea unui lemn de calitate inferioară printr-un proces de fabricaţie superior şi construiau corăbii cu design diferit pentru diverse tipuri de comerţ. Pînă la revolta olandezilor împotriva dominaţiei spaniole (1568-1648), puţini oameni din Olanda îşi puteau permite să-şi construiască corăbii proprii. În consecinţă, olandezii au dezvoltat practica de a împărţi investiţia în corăbii în 64 de acţiuni[87]. Aceasta însemna că oamenii din toate categoriile sociale

care investeau în comerţul maritim erau mai numeroşi decît oriunde în altă parte. Acestui sistem de distribuire a riscurilor şi a bunăstării olandezii i-au asociat perfecţionarea celui mai eficient vas comercial din vremea respectivă, numit *fluit*[88]. Avînd un tonaj brut de 400-500 de tone şi un raport lungime- lăţime de aproximativ 5 sau 6 la 1, *fluit*-urile sînt descrise adesea ca fiind nişte lăzi plutitoare, cu o gurnă ascuţită, cu etrava şi etamboul elansate, îngustîndu-se mult la pupă. Aveau mai multe pînze de dimesiuni mai mici – de obicei vele pătrate pe trinchet şi pe catargul principal şi velatură latină pe arborele artimon – şi, pentru că manevrarea acestora necesita mai puţini oameni, şi echipajele erau mai puţin numeroase. Deşi *fluit*-urile aveau în general viteze mici, majoritatea nu erau înarmate, iar pentru protecţie navigau în convoaie păzite de vase de război special construite.

Spre deosebire de tatăl său burgund, Carol I, Filip al II-lea, născut în Spania, a încercat să limiteze privilegiile de care olandezii se bucurau de multă vreme, să-i stîrpească pe calvinişti, care deveneau tot mai numeroşi îndeosebi în provinciile nordice, şi să le impună taxe drastice negustorilor. Ultima ruptură s-a produs în 1568, an care a marcat începutul Războiului de 80 de Ani, care s-a încheiat prin dobîndirea independenţei de către Republica celor Şapte Provincii Unite – Olanda modernă. Antwerpul a fost una dintre primele victime ale acestei confruntări[89], iar după cucerirea sa de către spanioli populaţia lui a scăzut cu mai bine de jumătate. Amsterdamul a primit cu braţele deschise exodul de cunoştinţe şi capital comercial dinspre sud şi a devenit rapid un depozit pentru o imensă varietate de produse: vin, fructe şi zahăr din sudul Europei; piper, mirodenii şi mătăsuri din Asia; argint din America; şi, intrînd pe teritoriul comerţului englez şi hanseatic cu articole de lux de provenienţă nordică, blănuri, piele, ceară şi caviar din Rusia[90], acesta din urmă fiind transportat spre nord pe fluvii, de la Marea Caspică pînă în Marea Albă.

Pătrunderea în Rusia şi expansiunea

În iunie 1553, trei corăbii englezeşti au pornit spre Marea Albă. Deşi doreau de fapt să descopere un pasaj nord-est spre China, principalul lor interes era să găsească pieţe noi pentru confecţiile de lînă englezeşti. Membrii echipajelor a două corăbii au murit îngheţaţi pe coasta Laponiei, dar Richard Chancellor a ajuns la fluviul Dvina de Nord şi de acolo la curtea lui Ivan al IV-lea „cel Groaznic", la Moscova, aflată la peste o mie de kilometri spre sud. Deşi „jefuit de flamanzi în drum spre casă"[91], şi-a descris misiunea în termeni pozitivi, determinînd stabilirea unor relaţii cordiale între ţar şi Maria I şi promisiunea ca Anglia să devină un partener important în comerţul cu blănuri ruseşti. În secolul al XVI-lea, Rusia însemna mai ales Marele Cnezat al Moscovei, cu centrul la Moscova, la aproximativ 750 de kilometri nord-est de Kiev. Deşi situată în „Mesopotamia rusească"[92], de unde izvorau fluviile Volga, Dvina de Vest, Nipru, Don şi Dvina de Nord, Rusia avea o singură ieşire la mare, în Marea Albă. Această coastă îndepărtată, din ţinuturile subarctice nu părea să faciliteze comerţul la distanţă mare, dar negustorii londonezi ai Companiei Moscovite, iar mai tîrziu şi olandezii şi-au dat seama de potenţialul său comercial.

Avînd monopol asupra comerţului cu Rusia şi cu toate teritoriile „din nord, nord-est sau nord-vest"[93] care nu erau cunoscute sau vizitate încă de negustorii englezi, Compania Moscovită (sau Rusească) a fost prima societate pe acţiuni din lume ale cărei acţiuni puteau fi cumpărate sau vîndute fără restricţii şi ai cărei acţionari puteau primi dividende pentru investiţiile lor, lăsînd gestionarea afacerilor companiei în mîinile conducerii acesteia. Ca într-un parteneriat, acţionarii erau obligaţi la plata datoriilor companiei, dar în funcţie de cît investise fiecare, principiu fundamental al tuturor societăţilor cotate la bursă. Această structură a devenit un model pentru Compania Levantului (1581), Compania Indiilor de Est (1600) şi

Compania Olandeză a Indiilor de Est (1602). Comercianţii din Compania Moscovită au deţinut monopolul în nord vreme de 40 de ani, înainte ca neguţătorii olandezi să submineze poziţia avantajoasă a englezilor la începutul anilor 1600 graţie faptului că aveau acces la o varietate mai mare de mărfuri[94]. Deşi negustorii ruşi nu s-au implicat prea mult în comerţul maritim, Ivan a înfiinţat un port la Arhanghelsk[95], singurul port maritim al Rusiei din 1584 pînă la fondarea Sankt-Petersburgului, în 1703.

Învecinîndu-se la vest cu Marele Ducat al Lituaniei şi cu Polonia, iar la sud cu cazacii şi Hanatul Crimeii, Marele Cnezat al Moscovei şi-a îndreptat privirile spre est[96]. Ivan cel Groaznic, care şi-a luat titlul de „cneaz al întregii Rusii", a cucerit hanatele Kazan şi Astrahan pentru a avea acces la cursul inferior al Volgăi şi la Marea Caspică. Totodată, a controlat extinderea Rusiei dincolo de Munţii Urali, în Siberia, efort care va împinge graniţa estică a imperiului pînă la Oceanul Pacific în anii 1630. Această expansiune a fost iniţiată de un cazac renegat pe nume Ermak, care, „fiind vestit pentru că ataca vase în Marea Caspică şi pe Volga împreună cu mulţi războinici liberi, jefuind chiar şi vistieria regală"[97], a invadat Hanatul Siberiei pe apă, dinspre Volga spre Irtîş, şi a ajuns în cele din urmă pe fluviul Obi, între 1579 şi 1584[98]. Oamenii lui Ermak au folosit bărci cu fundul lat numite *doşcianik*, propulsate de o singură velă pătrată şi avînd pînă la 20 de vîsle. Acestea aveau o capacitate cuprinsă între 35 şi 150 de tone şi o lungime maximă de 38 de metri. Un alt tip de bărci numite *strug* măsurau între şase şi 18 metri.

Înaintarea în Siberia a continuat într-un ritm rapid, deoarece negustorii erau în căutare de blănuri, iar ţarii emiteau acte de proprietate asupra teritoriilor de unde, după cum se menţionează într-un act de proprietate din 1558, „nu s-au plătit nici un fel de dări... către vistieria mea [a lui Ivan] regală, iar aceste pămînturi nu au fost date în stăpînirea nimănui şi nu au fost trecute pe numele nimănui în registre, zdelci de vînzare sau alte acte"[99]. Aceasta nu era altceva decît interpretarea rusească a doctrinei numite ulterior *terra nullius*, literal „ţara nimănui", ideea fiind că

pămînturile neutilizate în mod productiv – adică neimpozitate – nu le aparţineau celor care le locuiau şi că statele-naţiuni erau libere să devină proprietari asupra lor şi să le impună locuitorilor respectivi legile lor. Walter Raleigh a invocat aceleaşi argumente cînd a dat numele Virginia (şi în cinstea Elisabetei, regina virgină) teritoriului necunoscut din America de Nord unde a trimis o expediţie în 1584. A fost şi mai explicit cînd a susţinut colonizarea Guyanei, pe care a descris-o drept „o ţară încă virgină, niciodată călcată, cercetată sau înstăpînită, unde faţa pămîntului e încă neatinsă, iar bogăţia şi rodul pămîntului sînt nestricate de cultivarea plantelor”[100]. Acesta era un motiv mai sofisticat pentru colonizare decît simpla pretenţie legată de descoperirea şi preluarea simbolică a teritoriului, însă a devenit o chestiune de importanţă diplomatică abia la sfîrşitul secolului al XVIII-lea şi în secolul al XIX-lea, cînd ruşii, spaniolii, englezii şi americanii au emis toţi pretenţii în zona braţului Nootka din America de Nord[101].

Administraţia navală europeană şi formarea statelor

Vest-europenii au reuşit să consolideze şi să dezvolte drumul deschis de Columb, Vasco da Gama şi alţii din generaţia lor mulţumită progreselor din domeniul organizării navale, al construcţiilor navale şi al artileriei. Progresul a fost însă lent şi neuniform. Pînă în anii 1500 şi chiar şi mai tîrziu în unele ţări, scopul principal al conflictelor maritime nu era susţinerea unei agende naţionaliste. În cea mai mare parte, violenţa pe mare era în principal de natură comercială, comisă de indivizi care îşi urmăreau propriile interese, iar pînă şi sistemul convoaielor veneţiene era organizat astfel încît să-i protejeze pe neguţători de piraţi, dar şi de acţiunile ostile ale altor state. Puţini oameni se

aşteptau să facă o călătorie mai lungă sau mai scurtă fără să fie nevoiţi să se apere de vreun agresor. După cum afirma un istoric, „pentru cei care au folosit liniile de comunicare maritime pentru a explora oportunităţi economice, utilizarea eficientă a violenţei constituia una dintre aptitudinile antreprenoriale necesare pentru obţinerea profitului”[102].

Majoritatea conducătorilor nu dispuneau de mijloacele necesare pentru a construi şi a menţine flote permanente. Cînd monarhii ordonau lansarea unor flote pe mare, acestea erau alcătuite în general din vase şi echipaje mobilizate temporar, rechiziţionate sau navlosite pentru a suplimenta mici escadre de vase de război construite şi întreţinute în acest scop. Printre elementele distinctive ale afacerilor navale din secolul al XVI-lea s-au numărat dezvoltarea unor flote statale aflate sub control centralizat şi o trecere treptată de la conflicte private, pe motive comerciale la conflicte publice, politice, între două sau mai multe state, cu sprijinul material al cetăţenilor lor. Statele au ajuns să monopolizeze utilizarea violenţei pe mare într-un sistem care funcţiona oarecum pe baza unei consolidări reciproce[103]: pe măsură ce statele generau veniturile necesare pentru construirea şi gestionarea unor flote permanente şi aparatul de colectare eficientă a veniturilor, ele îşi sporeau capacitatea de a proteja activităţile comerciale întreprinse de cetăţenii lor şi de a canaliza comerţul astfel încît să obţină beneficii de pe urma sa.

La nivelul cel mai elementar, administraţia navală vizează operaţiuni militare şi logistica – procurarea, repararea şi aprovizionarea navelor şi a echipajelor –, iar o situaţie financiară bună şi infrastructura fizică sînt esenţiale pentru dezvoltarea unei flote permanente. (În această perioadă şi încă vreo cîteva secole, administraţia navală includea şi tribunale de prize pentru adjudecarea navelor şi încărcăturilor capturate în mod legal şi distribuirea părţilor de priză din cîştigul realizat prin vînzarea acestora.) Cele mai sofisticate flote europene din acea vreme erau cea a veneţienilor, care era organizată în general la fel ca în secolele anterioare, şi cea a otomanilor, ce a avut perioada de

glorie în timpul lui Soliman Magnificul. În anii 1550, la Arsenalul Imperial din Pera, la Cornul de Aur, existau peste 120 de cale de lansare, la Gallipoli alte 30, iar în Sinop, la Marea Neagră, un şantier naval. Flote auxiliare erau staţionate în Marea Egee, la Kavala, Lesbos şi Rodos, şi la Alexandria şi Suez, în Egipt, iar o escadră mai mică de la Mocha păzea intrarea în Marea Roşie. Existau şi escadre fluviale pe Dunăre şi pe Sava, în Balcani. Flota de corsari de la Alger era independentă de această structură, neavînd obligaţia de a lupta pentru otomani, dar fiind sursa unora dintre cei mai renumiţi ofiţeri otomani, începînd cu Chaired-din „Barbarossa", originar din Lesbos, care împreună cu fratele lui mai mare a stăpînit Tunisul şi Algerul.

Lucrătorii de pe şantierele navale erau grupaţi în diverse categorii ocupaţionale: dulgheri, făuritori de vîsle, călăfătuitori, fierari, făuritori de scripeţi şi aşa mai departe. Galerele, care pînă în secolul al XVII-lea reprezentau grosul flotei, aveau echipaje alcătuite în cea mai mare parte din oameni recrutaţi din provincii ce erau, în viziunea unui diplomat veneţian la Istanbul, „foarte bine trataţi şi plătiţi"[104]. Deşi prizonierii tindeau să constituie o mare parte din echipajele flotelor de corsari, inclusiv ale celor din Alger şi ale Cavalerilor creştini de Malta, sclavii şi condamnaţii de pe galere reprezentau un procent mai mic din echipajele otomane în raport cu cele creştine[105]. În 1562, un funcţionar veneţian estima că doar 30 de galere otomane aveau sclavi în componenţa echipajelor. Nouă ani mai tîrziu, în anul bătăliei de la Lepanto, condamnaţii reprezentau 47% şi sclavii 10% din echipajele a 30 de galere napolitane, iar în 1584, condamnaţii însemnau 60% şi sclavii aproape 20%. Unul dintre motivele pentru care se utiliza munca silnică era adoptarea unui nou stil de vîslit numit *a scaloccio*[106]. În loc ca un om să manevreze o singură ramă, cu trei-cinci vîslaşi pe o banchetă, în maniera *alla sensile*, *a scaloccio* necesita cîte trei-cinci vîslaşi pentru fiecare ramă. Principalul avantaj al acestui aranjament era că experienţa conta mai puţin decît forţa brută şi era posibil să fie plasaţi doar unul sau doi vîslaşi experimentaţi la o ramă, ceilalţi fiind folosiţi

doar pentru forţa lor. Un avantaj suplimentar al folosirii condamnaţilor era că întreţinerea lor costa pe jumătate cît cea a marinarilor liberi.

Singurele state occidentale cu flote permanente erau Portugalia şi Anglia, iar dincolo de apele europene erau trimise doar vase portugheze. Nu se cunosc prea multe lucruri despre structura administrativă a flotei, dar portughezii puteau acţiona în toată emisfera estică graţie faptului că aveau acces la baze de operaţiuni din Brazilia pînă în Africa, India, sud-estul Asiei şi Aomen, aproximativ 300 în total în orice moment, inclusiv Melaka, Hormuz, Insula Mozambic şi îndeosebi Goa, iar în Brazilia, Bahia[107]. Ultimele două au ajuns să aibă şantiere navale renumite, corăbiile construite aici fiind la fel de bune ca şi cele făcute în Portugalia. Desigur, corăbiile erau esenţiale pentru a avea succes, iar vasele portugheze tindeau să fie mai mari şi mai bine înarmate decît atele. La fel de important, constructorii de nave portughezi adaptau designul corăbiilor în funcţie de scopul pe care urmau să-l îndeplinească.

Tipurile de corăbii cele mai importante pentru *Carreira da Índia*[108] (ruta spre India) erau *nau* sau caraca, un vas comercial, galionul şi caravela militară (*caravela de armada*). Aceasta din urmă era o versiune mai mare a aşa-numitei *caravela redonda*, folosită în explorarea de către portughezi a Africii şi în călătoriile transatlantice ale lui Columb. Cu un deplasament cuprins între 150 şi 180 de tone şi două punţi acoperite, caravelele militare erau prea mici pentru a transporta încărcături pe distanţe lungi, dar erau foarte potrivite ca escorte pentru călătoriile spre Indii sau pentru paza de coastă. În general cu patru catarge, aveau vele pătrate pe arborele trinchet şi latine pe celelalte trei catarge, iar la pră aveau o civadă. Mai lată decît predecesoarele ei, pentru a avea o platformă mai stabilă pentru tunuri, caravela militară este considerată „primul velier oceanic dezvoltat exclusiv pentru războaie pe mare de către o marină militară europeană”[109]. (Deşi în secolul al XV-lea unii constructori de nave veneţieni puneau pe hîrtie concepte de proiectare, primul manual tipărit din domeniul

construcţiilor navale a apărut abia în 1587 – publicat tocmai în Mexico City –, cînd perioada de glorie a caravelei apusese de mult[110].) De peste două ori mai mari decît caravelele militare, galioanele au apărut pe la mijlocul secolului. Denumirea de „galion" era folosită pentru o diversitate de vase destul de asemănătoare întîlnite din Veneţia pînă în Olanda, însă galionul portughez era destinat îndeosebi pentru scopuri navale. În general erau mai lungi, dar mai înguste decît corăbiile de tip *nau*, aveau castelele prova mai joase; aveau patru catarge, trinchetul şi arborele mare cu vele pătrate şi arborele pupa şi artimonul cu vele latine, fiind astfel mai rapide şi mai uşor de manevrat decît *nau*.

În nordul Europei, prima ţară care a încercat să pună bazele unei marine militare de stat a fost Anglia. Deşi Henric al VII-lea s-a remarcat prin faptul că a ordonat construcţia unui doc uscat la Portsmouth, succesorul său, Henric al VIII-lea, a fost primul rege care, după aproape un secol, a susţinut ambiţiile navale ale englezilor. Încă de la începutul domniei sale, a ordonat construirea corabiei *Mary Rose* – lansată la apă în 1510, scufundată accidental în bătălia împotriva francezilor din 1545 şi recuperată de pe fundul mării în 1982 – şi a monumentalei *Henri Grace à Dieu* în 1514. Evocînd concurenţa dintre regii eleni din Antichitate, această tendinţă spre gigantism de la începutul secolului al XVI-lea – prezentă în Danemarca, în Franţa şi în Scoţia, în timpul domniei lui Iacob al IV-lea – a lăsat loc în scurt timp unor galioane mai mici, mai compacte, mai performante din punct de vedere navigaţional, cu o structură mai robustă şi o mai mare polivalenţă operaţională[111]. Cu toate acestea, stabilitatea instituţiei navale engleze nu se baza pe vasele în sine, ci pe asigurarea unor facilităţi pentru materialele navale şi întreţinerii vaselor şi a infrastructurii necesare controlării lor[112]. Funcţia de amiral al corăbiilor regale era veche, asistată de cea a controlorului şi a administratorului depozitelor, majoritatea acestora fiind pe Tamisa. Henric a extins birocraţia navală în anii 1540 numind un viceamiral, trezorier, supraveghetor şi armator

al corăbiilor şi responsabil cu artileria navală şi un organism administrativ şi consultativ numit consiliul superior naval. În 1557, marinei militare i s-a alocat un buget fix şi în anul următor, cînd a fost înscăunată regina Elisabeta, „Marina militară a Majestăţii Sale Regina" dispunea de 23 de corăbii funcţionale staţionate pe rîul Medway, care se varsă în estuarul Tamisei mai jos de Chatham.

Urmînd exemplul Angliei, şi Danemarca a încercat să creeze o marină militară de stat, graţie hotărîrii lui Ioan al Danemarcii de a menţine Suedia în Uniunea de la Kalmar şi de a se opune pretenţiilor comerciale şi militare ale oraşelor hanseatice. Pe la începutul secolului, Ioan s-a apucat să dezvolte o flotă militară formată din vase foarte bine înarmate, finanţate din taxele plătite de corăbiile care treceau prin Strîmtoarea Øresund[113]. Acestea nu reprezentau atît taxe vamale, cît mai degrabă o taxă de protecţie, justificată prin motivul că danezii garantau securitatea în Skagerrak, în Kattegat şi în Marea Baltică, asupra cărora pretindeau că stăpînesc. Acest fapt stîrnea mari nemulţumiri în rîndul negustorilor hanseatici, deranjaţi şi de favorurile acordate olandezilor[114]. Liniile de falie ale zonei baltice au fost confirmate în 1522, cînd viitorul rege Gustav I Vasa a impulsionat crearea unei marine militare suedeze, cumpărînd în jur de 12 vase comerciale înarmate de la oraşele hanseatice Lübeck şi Stralsund[115]. Cinci ani mai tîrziu, Gustav a făcut un pas îndrăzneţ, desfiinţînd mănăstirile (cu un an înainte ca omologul său danez să procedeze la fel şi cu aproape un deceniu înaintea lui Henric al VIII-lea) şi folosind banii astfel obţinuţi pentru a construi prima flotă permanentă a Suediei, nava-amiral fiind *Stora Kravelen*, cu o capacitate de 1.700 de tone.

Folosirea tot mai extinsă a artileriei de pe corăbii a fost la fel de importantă pentru revoluţia navală din secolul al XVI-lea ca şi îmbunătăţirea administraţiei. În secolul al XIII-lea au fost elaborate nişte tunuri rudimentare, dar care nu au fost folosite pe mare pînă în anii 1470, cînd veneţienii au început să monteze nişte tunuri mari pe axa galerelor lor, care erau de mult puse în

umbră, la propriu, de bordurile libere înalte ale caracelor şi cogilor. Avînd un singur tun mare la provă, galerele au devenit arma navală ofensivă prin excelenţă. Cele mai mari, galeasele[116], erau inventate de veneţieni, care se inspiraseră de la galera mare cu trei catarge, a cărei cocă amplă era o excelentă platformă pentru tunuri şi pe care veneţienii o echipau cu cele mai mari tunuri pe care le puteau găsi[117]. O descriere a patru galease napolitane care au însoţit Armada spaniolă este probabil reprezentativă: fiecare avea cîte cinci tunuri (care funcţionau cu proiectile din piatră sau din metal ce cîntăreau în jur de 25 de kilograme) şi 45 de tunuri mai mici, ce lansau proiectile dintre care cele mai mari cîntăreau 12 kilograme, iar cele mai mici erau proiectile antipersonal. În total, erau suficiente tunuri pentru a înarma cinci galere obişnuite. Cu o lungime ce depăşea 50 de metri, aceste galease erau propulsate de vele şi rame. Avînd între 21 şi 30 de rame pe fiecare parte acţionate de cîte trei-şapte oameni, galeasele erau prea costisitoare pentru a înlocui galerele obişnuite ca navă de luptă standard. Oarecum mai mici erau galiota (16-20 de rame de fiecare parte) şi brigantina (doar opt rame de fiecare parte), amîndouă fiind preferate de corsarii din Mediterana.

La început, vasele de război cu vele nu se puteau opune cu nici un chip galerelor echipate cu tunuri. Montarea tunurilor grele pe puntea principală făcea corăbiile instabile şi ineficiente în faţa galerelor cu puntea joasă, iar atîta vreme cît corăbiile aveau bordajul în clin, tehnică folosită în nordul Europei pînă în secolul al XVI-lea, era imposibil să se taie în cocă saborduri prin care să nu pătrundă apa. Cînd corăbiile au început să fie dotate cu tunuri grele, acestea erau montate la pupă, cît mai aproape de linia de plutire, şi ţinteau prin saborduri tăiate în bordajul latin al cadrului pupei. Aceasta nu era o platformă ideală pentru operaţiuni ofensive, după cum demonstrează tacticile din acea vreme. Vasele atacau mai întîi cu tunurile de la provă, apoi se întorceau, avînd vîntul în faţă, ca să tragă cu tunurile mai uşoare din travers, se roteau în vînt pentru a îndrepta spre inamic

tunurile grele de la pupă, apoi se abăteau sub vînt ca să tragă cu tunurile de pe celălalt travers. Importanţa tunurilor de la pupă se reflectă în faptul că pînă în secolul al XVII-lea, în picturile care înfăţişează vase de război este zugrăvită mai degrabă pupa cu tunurile sale grele (şi ornamentaţia bogată), mai degrabă decît perspectiva dinspre travers. În anii 1570, constructorii de nave din Anglia au început să lanseze la apă galere cu pînze şi galioane, acestea din urmă fiind caracterizate de un bordaj latin, cu pupă înaltă şi castele prova retrase – „mai simplu... partea din faţă a unei galere şi partea din spate a unei corabii”[118] –, astfel încît se puteau monta tunurile grele la provă. Abia mai tîrziu tunurile au ajuns să fie montate şi la provă, şi la pupă, pentru a crea bateria navală standard din secolele XVIII-XIX.

În privinţa armamentului, englezii aveau un avantaj clar faţă de alte ţări deoarece dispuneau de fier. Deşi erau inferioare din punct de vedere tehnic, mai greu de turnat şi mai grele decît tunurile din bronz, tunurile din fontă aveau avantajul unui cost de cinci ori mai mic, fapt ce a determinat adoptarea lor la scară largă în Marina Regală şi a creat o piaţă de export activă. Printre cei mai dornici cumpărători s-au numărat şi danezii în timpul Războiului Scandinav de Şapte Ani (1563-1570), primul care a implicat bătălii repetate între flote de război înarmate[119]. Suedezii par să se fi bazat mai mult pe vase de război ale statului, construite special în acest scop, dar cea mai mare discrepanţă dintre flote se datora accesului suedezilor la tunuri de calitate superioară, cu bătaie lungă, în timp ce danezii s-au bazat iniţial pe tunuri din fier forjat, înainte de a începe să cumpere tunuri englezeşti mai avansate, din fontă. Nu s-au păstrat descrieri detaliate ale bătăliilor navale purtate între 1563 şi 1566, dar artileria superioară şi manevrabilitatea sporită par să-i fi ajutat pe suedezii adesea copleşiţi numeric să împiedice flota daneză aliată cu cea de la Lübeck să iniţieze abordări directe pînă la bătălia de la Bornholm. Aici, pe 7 iulie 1565, flotele aproximativ egale numeric, avînd în jur de 27 de corăbii fiecare, au purtat o luptă înverşunată de la mică distanţă, din care flota daneză aliată

cu cea din Lübeck s-a retras după pierderea navei-amiral. Totuşi, utilitatea tunurilor de la bordul vaselor era încă incertă. De obicei tunurile de pe corăbii trăgeau în medie o salvă pe oră[120], iar majoritatea tunurilor din acea vreme trăgeau doar 25-30 de salve într-un *sezon*. Deşi tunurile de pe corabie puteau împiedica inamicul să se apropie, nu se dovediseră încă eficiente ca arme împotriva altor nave.

Conflictele navale de la Lepanto pînă la Armada

Englezii, danezii şi suedezii demonstraseră valoarea abordărilor raţionalizate ale administrării navelor şi potenţialul distructiv al armamentelor moderne, dar pînă în anii 1570 centrul puterii navale a rămas tot în Marea Mediterană. Totuşi, în doar un sfert de secol, epicentrul s-a deplasat brusc spre nord-vestul Europei. Evoluţia acestei transformări poate fi descrisă urmărind trei campanii navale (toate implicînd Spania): bătălia de la Lepanto (1571), bătălia de la São Miguel din arhipelagul Azore (1582) şi Armada spaniolă (1588).

În 1570, otomanii au împresurat portul Nicosia din Ciprul ocupat de veneţieni. Disperată să găsească aliaţi, Veneţia a apelat la ajutorul lui Pius al V-lea, care a lăsat la o parte rivalitatea tradiţională dintre statele papale şi Serenissima Repubblica, şi al lui Filip al II-lea al Spaniei, pe care nu îl interesau problemele veneţienilor, dar care era dornic să recîştige Tunisul, Tripoli şi Djerba, cucerite de otomani (1551-1560). Şansele unor acţiuni comune erau slabe, dar Veneţia, Spania şi statele papale au conceput un tratat de alianţă în mai 1571. Don Juan de Austria, fratele vitreg al lui Filip al II-lea, a fost numit comandant suprem, fiind superiorul lui Sebastiano Venier, amiralul veneţian, şi al lui Marcantonio Colonna, comandantul suprem al papalităţii. Pe 7 octombrie, flotele s-au întîlnit lîngă Insulele Curzolari[121], la 40 de mile vest de Lepanto (Navpaktos, Grecia), la intrarea în Golful Corint. Pentru a se asigura că flota creştină va lupta în echipă,

escadrele erau mixte, alcătuite din corăbii sub diverse pavilioane, Don Juan, Venier şi Colonna navigînd umăr la umăr în escadra centrală a unei flote alcătuite din 207 de galere şi şase galease. Sub comanda lui *muezinzade* Ali Paşa, împreună cu Uluj Ali Paşa şi Şuluç Mehmed Paşa, otomanii aveau 213 galere şi 33 de galiote.

În pofida superiorităţii numerice a flotei otomanilor, galerele lor tindeau să aibă o construcţie mai zveltă, iar cum armele lor nu se comparau cu artileria grea a celor şase galease veneţiene, aveau probabil o forţă de foc de două ori mai mică. Aliaţii dispuneau şi de o protecţie mai bună sub forma pavezelor, baricade din scuturi care protejau echipajele de săgeţile şi armamentul uşor ale turcilor, şi aveau mai multe archebuze, care, deşi greoaie, erau mai eficiente decît săgeţile la distanţă mică. Puterea galeaselor s-a văzut în scurt timp, acestea rupînd linia turcilor, care cîrmeau spre ţărm. La începutul după-amiezii Ali Paşa era mort, stindardul turcilor capturat, iar flota acestora în dezordine. Otomanii au pierdut 210 nave, inclusiv 117 galere şi 13 galiote capturate, iar numărul morţilor s-a ridicat la aproximativ 30.000, de trei ori mai mare decît pierderile suferite de aliaţi. Celebra victorie a demonstrat Europei creştine că turcii nu erau invincibili, dar pe termen scurt otomanii s-au dovedit a fi mai rezistenţi decît coaliţia. După cum le-a spus un oficial veneţienilor, „ne-aţi ras barba, dar în curînd ea va creşte la loc; noi însă v-am tăiat un braţ şi nu veţi mai găsi niciodată altul”[122]. Uluj Ali a supravegheat construcţia unei flote noi în anul următor, dar veneţienii nu au construit alte galere noi, şi deşi negustătorilor veneţieni li s-a permis să reia comerţul cu Alexandria, otomanii au cucerit complet Ciprul în 1573.

Lepanto a fost ultima confruntare navală majoră între Imperiul Otoman şi cel Habsburgic. Alianţa creştină nu a supravieţuit mult bătăliei, iar otomanii au încheiat tratate cu Veneţia în 1573 şi cu Habsburgii patru ani mai tîrziu. Astfel, cele două puteri imperiale s-au putut concentra asupra altor crize: pentru otomani, Persia safavidă; pentru Habsburgii spanioli, revolta olandeză şi succesiunea la tronul Portugaliei. Faptul că

Spania nu dispunea de o flotă permanentă în Oceanul Atlantic a fost testat în 1580, cînd regele Portugaliei, Sebastian, a murit fără a avea moştenitor, iar Filip al II-lea i-a revendicat tronul. Arhipelagul Azore a refuzat să-l accepte ca rege pe Filip şi s-a aliat cu celălalt pretendent, Dom António, care era susţinut şi de conducători europeni care se simţeau ameninţaţi de expansionistul Imperiu Habsburgic şi priveau arhipelagul Azore ca pe un premiu strategic de unde puteau hărţui flotele spaniole ale Indiilor, care traversau Atlanticul. În 1582, francezii au decis să sprijine aspiraţiile lui Dom António cu o expediţie alcătuită din aproximativ 60 de corăbii conduse de Filippo Strozzi. O flotă spaniolă sub comanda marchizului de Santa Cruz i-a atras în bătălie pe francezi în apropierea Insulei São Miguel[123]. Descrierile bătăliei sugerează că a început cu salve ale artileriei de travers, apoi vasele s-au apropiat pentru o abordare directă. Deşi depăşit numeric într-o proporţie de 2:1, Santa Cruz a zdrobit flota lui Strozzi şi, odată cu ea, şi ameninţarea reprezentată de Azore la adresa stăpînirii spaniole în Portugalia.

Din flota lui Strozzi făcea parte şi un contingent de corăbii engleze, voluntari care nu beneficiau de aprobarea oficială a reginei Elisabeta I, printre ale cărei preocupări diplomatice se numărau şi relaţiile cu Filip al II-lea, fostul ei cumnat şi peţitor. Deşi înclina să-i susţină pe protestanţii din Olanda – către care se îndreptau două treimi din exporturile de lînă englezească –, Elisabeta se străduia să-i controleze pe supuşii săi protestanţi mai beligeranţi care voiau să-l prade pe monarhul catolic, pe care îl dispreţuiau. Flota militară a Angliei nu era încă un instrument eficient al politicii de stat şi, ca şi în Spania, vasele regale constituiau doar o fracţiune din ceea ce ar fi fost necesar în vreme de război. Concomitent, linia de demarcaţie dintre prerogativele personale şi afacerile statului nu era clar definită, iar Elisabeta nu avea nici o reţinere în a-şi împrumuta vasele pentru iniţiative comerciale private care îi aduceau şi profit şi prin intermediul cărora îşi putea provoca indirect inamicii.

Cea mai mare provocare pentru Elisabeta a apărut în 1585,

cînd a aprobat în secret misiunea lui Francis Drake de a face înconjurul lumii. Călătoria avea mai multe scopuri: să exploreze coasta pacifică a Americii spaniole şi, dacă îl găsea, să se întoarcă printr-un pasaj de nord-vest; să stabilească relaţii cu popoare încă nesupuse unor prinţi europeni; şi să jefuiască vasele spaniole. În decembrie 1577, Drake a pornit pe mare cu cinci corăbii şi 180 de oameni. Au capturat şase corăbii spaniole şi un pilot portughez lîngă Insulele Capului Verde înainte de a înainta spre America de Sud. Drake a executat un răzvrătit la Puerto San Julián, unde şi Magellan făcuse acelaşi lucru în timpul călătoriei sale în jurul lumii din 1520, şi şi-a rebotezat corabia *Ciuta de aur*. Rămînînd cu doar trei corăbii, Drake a trecut prin Strîmtoarea Magellan şi drapelul englez a fluturat pentru prima oară în Pacific pe 6 septembrie 1578. O furtună puternică a scufundat una dintre nave, în timp ce alta, sub comanda lui John Winter, s-a întors în Anglia. Împins spre sud, Drake a descoperit că Strîmtoarea Magellan nu separa America de Sud de un continent mai sudic, Terra Australis, cum se credea pînă atunci, ci că ţărmul său sudic era alcătuit din nişte insule dinolo de care se întindea oceanul, zonă numită acum Strîmtoarea Drake.

Navigînd spre nord, englezii au jefuit Valparaíso, Arica şi Callao, iar pe 1 martie 1579 au capturat *Nuestra Señora de la Concepción* în largul coastei columbiene, la bordul căreia au găsit 36 de kilograme de aur şi 26 de tone de argint. Drake a navigat de-a lungul coastei vestice a Americii de Nord, ajungînd, se pare, pînă la Strîmtoarea Juan de Fuca înainte de a renunţa să mai caute pasajul nord-vestic. După ce a ancorat „într-un port bun şi potrivit”[124], considerat în general a fi Golful Drakes, la aproximativ 25 de mile de Golful San Francisco, a numit coasta Nova Albion şi a revendicat-o în numele Angliei. După traversarea Pacificului spre Filipine, care a durat 12 săptămîni, englezii au reechipat *Ciuta de aur* şi au cumpărat mirodenii din Insulele Moluce. Ultima lor escală în Asia a fost în Java, de unde au pornit apoi într-o călătorie neîntreruptă pe mare de aproape 10.000 de mile – remarcabilă prin faptul că a fost lipsită de

incidente –, ancorînd în cele din urmă în largul coastelor statului Sierra Leone. Prima circumnavigaţie înfăptuită de englezi s-a încheiat pe 26 septembrie 1580. După ce a stat ascuns în timp ce la Londra erau analizate consecinţele călătoriei sale, Drake a fost ridicat la rangul de cavaler de către Elisabeta la bordul *Ciutei de aur*. De asemenea, regina „a poruncit ca vasul să fie adus la ţărm şi amplasat în arsenalul ei de lîngă Greenwich, ca o ciudăţenie”[125], una dintre primele nave-muzeu despre care există informaţii.

Jongleriile diplomatice legate de expediţia lui Drake lasă să se întrevadă ceva din complexităţile diplomaţiei din secolul al XVI-lea. Anglia şi Spania nu erau în război, dar Spania considera că Strîmtoarea Magellan şi coasta pacifică a Americii de Sud erau teritorii spaniole către care străinii nu puteau naviga fără permisiune. Elisabeta ar fi putut acorda o scrisoare de represalii, deşi nu fără să rişte un război cu Filip. Totodată, Drake nu era un infractor de rînd sau un pirat care fura la întîmplare şi avea susţinerea tacită a Elisabetei. Veştile despre isprăvile lui Drake au stîrnit oprobriul spaniolilor şi au generat tot felul de reacţii în Anglia. Chiar şi înainte de întoarcerea lui Drake, protestele portughezilor l-au silit pe John Winter să predea partea sa din pradă – bunuri, în cuvintele lordului amiral (unul dintre principalii armatori ai lui Drake), „obţinute prin piraterie pe mări de Francis Drake şi complicii săi”[126]. În cele din urmă, Elisabeta l-a susţinut pe Drake îndeosebi pentru succesul fenomenal al călătoriei sale. Relatarea nu este foarte clară, dar în Turnul Londrei au fost depozitate în mod oficial 264.000 de lire sterline (cam jumătate din veniturile anuale ale coroanei engleze); membrii echipajului lui Drake au împărţit între ei 14.000 de lire; iar lui Drake i s-a permis să-şi păstreze 10.000 de lire. Totuşi, unii negustori din Peninsula Iberică au susţinut că doar încărcătura corabiei *Nuestra Señora de la Concepción* valora 330.000 de lire, iar conform unei estimări publice din 1581, valoarea totală a prăzii lui Drake se ridica la 600.000 de lire, dublu faţă de valoarea declarată oficial.

Tensiunile dintre Anglia şi Spania au fost amplificate şi mai mult de faptul că Elisabeta a executat-o pe verişoara sa catolică, Maria, regina Scoţiei, şi de sprijinul tot mai deschis acordat revoltei olandeze. În 1585, Filip a început să pună la cale o invadare a Angliei folosind trupe adunate sub comanda ducelui de Parma în Ţările de Jos spaniole, susţinute de o flotă puternică din Spania. Pentru a realiza acest lucru, Filip a autorizat o forţă de 28.000 de marinari şi soldaţi şi 130 de corăbii, dintre care 27 aparţineau coroanei: 19 galioane din escadrele castiliene şi portugheze, patru galease napolitane şi patru galere portugheze. Armada mai cuprindea vase comerciale înarmate şi vase de transport neînarmate rechiziţionate sau închiriate de la proprietarii lor. Acestei forţe impresionante englezii urmau să-i facă faţă cu aproape 200 de corăbii, 34 aparţinînd coroanei, 105 de vase comerciale înarmate, precum şi vase de aprovizionare şi cabotiere, avînd în total un efectiv de aproape 16.000 de oameni[127].

Cînd Armada a ridicat în sfîrşit pînzele, în iunie 1588, la conducerea ei se afla ezitantul duce de Medina Sidonia, care preluase comanda după moartea lui Santa Cruz, eroul de la São Miguel. Pierderea lui Santa Cruz era regretabilă, dar nu făcea decît să agraveze deficienţele reprezentate de administrarea inadecvată a flotei, aprovizionarea defectuoasă şi planificarea strategică nesatisfăcătoare ale autocratului Filip, care nu avea deloc experienţă navală. Vasele au plecat din La Coruña pe 22 iulie, iar o săptămînă mai tîrziu erau lîngă Plymouth. Spaniolii ştiau că singura speranţă de a-i învinge pe englezi era prin acţiuni de abordare, pe care nu le puteau forţa.

> Dar, dacă nu face Dumnezeu o minune, englezii, care au vase mai rapide şi mai potrivite decît ale noastre şi mult mai multe tunuri cu bătaie lungă şi care îşi cunosc avantajul la fel de bine ca şi noi, nu se vor apropia defel de noi, ci se vor ţine la distanţă şi ne vor face bucăţi cu tunurile lor mici, fără ca noi să fim în stare să le facem vreo pagubă serioasă. Prin urmare, pornim împotriva Angliei sperînd cu încredere într-un miracol[128].

Nu se întrezărea nici un miracol, dar tunurile englezeşti nu erau la fel de eficiente cum sperau ei sau cum se temeau

spaniolii. Flotele s-au hărţuit reciproc timp de opt zile în Canalul Mînecii, pînă ce spaniolii au ancorat lîngă Calais, sperînd să se intersecteze cu transporturile ducelui de Parma, care nu erau încă pregătite. Siliţi de vasele incendiare trimise de englezi să părăsească locul unde ancoraseră, spaniolii au pierdut patru nave în bătălia de la Gravelines, astfel încît pierderile lor totale în 11 zile s-au ridicat la doar opt vase[4*]. Nevoiţi să înainteze spre nord din cauza vîntului şi a fluxului, pe 9 august comandanţii spanioli nu au avut de ales şi au trebuit să se îndrepte spre casă ocolind Scoţia şi Irlanda. Nu-şi imagina nimeni că doar 67 dintre corăbiile lor greu încercate de furtuni vor ajunge în porturile spaniole, aproape 50 dispărînd pe mare sau naufragiind pe coastele stîncoase din jurul Insulelor Britanice.

Povestea Armadei are aproape la fel de multe interpretări cîţi interpreţi. Unii englezi au fost dezamăgiţi din cauză că nu realizaseră mai mult, dar înfrîngerea Armadei a demonstrat că Spania catolică nu era invincibilă, astfel încît a avut asupra protestanţilor olandezi şi englezi cam acelaşi efect pe care îl avusese asupra Europei creştine victoria de la Lepanto în lupta cu otomanii. Totuşi, ca şi după Lepanto, învingătorii nu au fost capabili să-şi valorifice succesul. În anul următor Drake a condus aşa-numita contra-Armada pentru a distruge ceea ce mai rămăsese din flota spaniolă, a-l instala pe Dom António pe tronul Portugaliei şi a cuceri arhipelagul Azore. Expediţia prost gîndită a eşuat şi flota engleză s-a întors cu doar aproximativ 2.000 de oameni din cei 10.000 care se îmbarcaseră. Departe de a distruge Armada spaniolă, „nereuşita ireparabilă, care a condamnat războiul la un sfîrşit ineficient”[129] şaisprezece ani mai tîrziu, a fost unul dintre factorii care au determinat crearea flotei spaniole permanente din Atlantic, Armada del Mar Océano.

Corăbiile suficient de mari ca să poată întreprinde lungile călătorii peste Atlantic, în jurul Africii pînă în Oceanul Indian şi dincolo de Pacific erau esenţiale pentru expansiunea europeană. În mare parte din secolul al XVI-lea, Spania şi Portugalia practic nu au avut nici o concurenţă în Americi sau în Asia din partea

altor europeni, cu excepţia unor jefuitori şi piraţi care mai ciuguleau firimituri căzute de la masa imperiilor lor atlantice. În apele mai îndepărtate ale mărilor musonilor, Portugalia gestiona o reţea comercială la limita absolută a ceea ce îi permiteau resursele proprii; totuşi, abia la sfîrşitul secolului controlul său exclusiv asupra comerţului maritim dintre Asia şi Europa s-a confruntat cu provocări problematice, nu din partea unor asiatici plini de resentimente faţă de aroganţa portughezilor, ci din partea negustorilor olandezi invidioşi pe succesul lor şi dornici să dea o lovitură suzeranului lor spaniol.

Pierderile suferite de Armada şi hotărîrea lui Filip de a-şi concentra eforturile pentru sprijinirea facţiunii catolice în războaiele religioase franceze le-au oferit rebelilor olandezi un răgaz bine-venit, precum şi decizia sa de a ridica un embargo impus corăbiilor olandeze, astfel încît Spania să primească în continuare mărfurile de care avea nevoie din nordul Europei. Blocînd coasta flamandă în jurul Antwerpului, olandezii au canalizat şi mai mult comerţul spre Amsterdam, unde se refugiaseră mulţi negustori din Antwerp. Combinaţia dintre iscusinţa lor comercială şi conexiunile lor internaţionale, pe de o parte, şi concentrarea transporturilor şi industriei la Amsterdam a declanşat dezvoltarea spectaculoasă a portului, asigurînd totodată dobîndirea ulterioară a independenţei de către Republica olandeză, care a ieşit de sub stăpînirea spaniolă în 1648. În acel moment, olandezii deveniseră principalii negustori ai lumii, iar torţa traficului transoceanic fusese trecută pentru prima oară Europei de Nord, unde avea să ardă fără rival vreme de aproape două secole.

1* Aceste ghiocuri erau cochiliile unui melc de mare folosite ca monedă de schimb (de aici şi denumirea linneană, *Cypraea moneta*) în diverse regiuni de pe ţărmurile Oceanului Indian, din Asia de Sud-Est şi Africa.

2** „Capitulaţiile” se referă la capitolele (*capitula*) acordului şi nu au nici o legătură cu „capitularea”.

3* Ordinul Cavalerilor de Malta a fost fondat la începutul secolului al XI-lea ca Ordinul Ospitalierilor Sfîntului Ioan de Ierusalim, ordin religios care îi proteja pe pelerinii din Ţara Sfîntă. După căderea Acrei, în 1291, au ajuns în Insula Rodos, unde au

devenit corsari. Expulzaţi de otomani în 1522, s-au mutat în Malta, unde au rămas pînă ce au fost izgoniţi de Napoleon, în 1798.

4* Vasele incendiare erau de obicei vase ieşite din uz şi încărcate cu combustibili, cărora li se dădea foc, şi care erau ghidate, remorcate sau lăsate să fie duse de curent spre corăbiile inamice, pentru a le incendia.

Capitolul 16

Statul şi marea în epoca expansiunii europene

Secolul al XVII-lea este sinonim cu maturizarea puterilor maritime din arcul atlantic. În afară de regatele iberice, nimeni nu fusese satisfăcut de împărţirea aprobată de Biserică a lumii creştine între Spania şi Portugalia, însă abia în anii 1600 Hugo Grotius a formulat argumente convingătoare şi accesibile în favoarea „mării libere". Diferite persoane şi state au folosit această teorie în moduri oportuniste şi uneori contradictorii, dar sprijinul acordat doctrinei a încurajat o participare mai amplă la comerţul intercontinental. În cea mai mare parte, acestea erau iniţiative private, aparţinînd de obicei unor societăţi pe acţiuni care dispuneau de foarte multă libertate de acţiune pentru a-şi proteja afacerile şi drapelul. Îndeosebi olandezii foloseau forţa armată cu binecuvîntarea cîrmuirii lor pentru a crea un imperiu al „registrelor de contabilitate şi al sabiei"[1] care se suprapunea cu reţele comerciale mult mai vechi în care negustorii asiatici continuau să predomine.

Companiile îşi asumau astfel de responsabilităţi ample deoarece, dincolo de grandoarea barocă a curţilor şi corăbiilor lor, monarhii europeni nu dispuneau de flote militare capabile să le impună voinţa în alte teritorii. Chiar şi aşa, rivalităţile dintre Anglia, Republica olandeză, Franţa şi Spania au transformat

Canalul Mînecii şi apele adiacente în aleea întunecoasă a comerţului din secolul al XVII-lea, unde corsarii îi ameninţau pe toţi cei care treceau pe aici, iar uneori puteau fi văzute corăbii ale statului, bogat împodobite, defilînd cu alaiurile muiate în aur, amintind cine deţine controlul. Ineficienţa puterii navale reiese însă în mod evident din numărul copleşitor de vase comerciale capturate pe parcursul a cinci conflicte majore în mai puţin de jumătate de secol[2]. Între primul Război Anglo-Olandez şi Războiul de Nouă Ani (1652-1697), se estimează că englezii au capturat între 3.600 şi 4.300 de vase comerciale inamice, ei pierzînd în aceeaşi perioadă între 5.500 şi 6.300. Multe dintre aceste vase au fost răscumpărate de proprietarii lor sau recapturate.

Vasele de război din nordul Europei operau rareori în afara apelor europene. În secolul al XVII-lea, vasele, flotele şi infrastructura şi-au mărit dimensiunile şi complexitatea şi au fost adoptate abordări inovatoare în domeniul finanţării şi al administraţiei. În combinaţie cu anumite remedii legale şi diplomatice, acestea au exercitat treptat o influenţă stabilizatoare asupra comerţului maritim, iar contrabandiştii şi piraţii care acţionau fără aprobare politică s-au trezit tot mai marginalizaţi. Aparenta competiţie din Marea Caraibilor şi din Oceanul Indian la care putea participa oricine indica la sfîrşitul secolului nu atît un haos tot mai cuprinzător, cît mai degrabă dovada unor flote militare mai eficiente, mai ales cea engleză, care în secolul următor avea să devină cea mai mare putere navală din lume.

Capturarea vasului *Santa Catarina*

Statele din nordul Europei nu dispuneau de mijloacele şi motivaţia necesare pentru a iniţia campanii navale eficiente împotriva puterilor iberice peste mări, însă guvernele lor tolerau activităţile negustorilor dispuşi să conteste dominaţia spaniolă şi portugheză în comerţul din Asia, Africa şi Americi. Sperînd să-i

suprime pe rebelii olandezi, Filip al III-lea, regele Spaniei, a interzis în 1598 accesul vaselor olandeze în porturile iberice şi în posesiunile portugheze din Africa, Americi şi Asia[3]. Embargoul a pus piedici comerţului olandez în Marea Mediterană şi între Peninsula Iberică şi Marea Baltică, dar a trezit interesul olandezilor faţă de transportul oceanic. Numărul corăbiilor care navigau spre vestul Africii pentru a aduce aur, cauciuc, fildeş şi zahăr din São Thomé a crescut de la trei-patru pe an la o medie de 20 în deceniul de după 1599. Chiar şi înainte de embargoul impus de Filip, negustorii olandezi au început să analizeze modalităţile de a ajunge în Asia fie printr-un pasaj de nord-est, fie pe urmele portughezilor în Oceanul Indian. Portughezii păstrau cu sfinţenie secretele navigaţiei spre Orient: în 1504, Manuel I a emis un decret regal care prevedea distrugerea la anumite intervale a jurnalelor de bord şi hărţilor care descriau apele asiatice[4]. Nord-europenii au mai învăţat cîte ceva despre mările musonilor în calitate de membri ai echipajelor, negustori şi aventurieri plătiţi de portughezi, iar între 1591 şi 1594, James Lancaster a condus trei corăbii engleze pînă în Peninsula Malacca. Totuşi, informaţiile despre Oceanul Indian şi apele de dincolo de el au rămas fragmentare şi nedocumentate pînă la publicarea lucrării *Itinerario* a lui Jan Huyghen van Linschoten, în 1595. Olandezul Linschoten fusese timp de cîţiva ani negustor în Sevilla şi în Lisabona, împreună cu fratele său, apoi devenise secretarul arhiepiscopului de Goa, în 1583. După un deceniu în India, s-a întors acasă şi a scris *Itinerario*, o lucrare despre

> Goa şi Indii, despre purtarea oamenilor, despre negoţ, poame, mărfuri şi alte lucruri, pentru a înţelege mai bine situaţia Ţării şi a coastelor din Orient, pînă la ultima parte şi cea mai înaltă a hotarelor Chinei, pe care au descoperit-o portughezii care au călătorit acolo, precum şi a Insulelor lor... [şi] o scurtă însemnare despre coastele orientale, începînd de la Marea Arabiei, din oraşul Aden, şi pînă în China: iar apoi zugrăvirea coastelor pomenite mai devreme[5].

Bazîndu-se îndeosebi pe informaţii obţinute indirect, „scurta însemnare” a lui Linschoten cuprindea prezentări detaliate ale principalelor porturi, ale locuitorilor, formelor de guvernămînt şi principalelor mărfuri cu care se făcea negoţ. *Itinerario* a devenit

un ghid Baedeker pentru negustorii care aspirau să pună mîna pe bogăţiile Asiei, iar Cornelis de Houtman a luat cu sine un exemplar în prima expediţie olandeză către Indii, în 1595-1597. Călătoria a fost dusă la sfîrşit cu dificultăţi şi doar o treime din cei 240 de membri ai echipajului au supravieţuit, dar Houtman a obţinut de la sultanul din Banten, în vestul Insulei Java, permisiunea ca vasele olandeze să facă negoţ acolo. Între 1598 şi 1601, 15 companii comerciale din provincii au trimis în total 65 de nave[6] care să facă negoţ în Insulele Mirodeniilor şi să încheie tratate comerciale cu conducătorii locali[7]. Demonstrînd astfel spiritul întreprinzător al olandezilor, această concurenţă a determinat creşterea preţului piperului şi al altor mirodenii în Asia şi scăderea concomitentă a preţurilor la care puteau fi vîndute în ţară. Pentru a contracara scăderea profiturilor, în 1602, diverse companii s-au reunit sub numele Verenigde Oostindische Compagnie (Compania Olandeză a Indiilor de Est). În timp ce companiile anterioare fuseseră „întemeiate... numai pentru a face negoţ cinstit şi paşnic, nu din duşmănie şi maliţie”[8], Compania Olandeză a Indiilor de Est era atît o organizaţie comercială, cît şi un instrument al statului autorizat de Stările Generale (parlamentul olandez) şi învestită cu puterea de a declara război, de a încheia tratate, de a înfiinţa forturi, de a aplica legea şi, din cele mai multe puncte de vedere, de a se comporta ca un braţ al guvernului olandez, ceea ce de fapt şi era. Concepţia statului a fost sintetizată într-un comentariu al lui Johan van Oldenbarnevelt, principalul politician din acea vreme: „După patru ani de strădanii publice şi private, am ajutat la întemeierea Marii Companii a Indiilor de Est pentru a le pricinui pagube spaniolilor şi portughezilor”[9]. De fapt, Compania Olandeză a Indiilor de Est a ajuns să-şi creeze propria versiune a *Estado da Índia*. Principala diferenţă era că organul său de conducere, Heren XVII (cei 17 gentilomi) din Olanda, şi guvernatorul general şi consiliul Indiilor din Batavia (actuala Jakarta) aveau o libertate mai mare în raport cu controlul politic, dădeau dovadă de mult mai multă pricepere comercială şi se

bazau pe resurse financiare, reţele de distribuţie şi o capacitate industrială, îndeosebi în domeniul construcţiilor navale, infinit mai mari decît reuşise să dobîndească vreodată *Estado*.

Doi ani mai devreme, o flotă din Amsterdam navigase sub comanda amiralului Jacob van Neck, care a luat două corăbii ca să analizeze posibilitatea de a impune prezenţa olandezilor în China. Pătrunzînd în Delta Fluviului Perlelor, olandezii au aruncat ancora în dreptul „unui mare oraş care se întindea în faţa noastră, construit pe de-a-ntregul în stil spaniol, pe un deal era o biserică portugheză care avea în vîrf o cruce mare, albastră... Conform cărţii lui Huyghen [van Linschoten], acesta era pesemne Aomenul”[10]. Jacob van Neck a trimis 20 de oameni ca să negocieze cu portughezii, care, hotărîţi să-i împiedice să se întîlnească cu funcţionari locali şi să dobîndească dreptul de a face comerţ în China, i-au executat pe toţi în afară de trei. Între timp, amiralul Jacob van Heemskerck ajunsese la Banten, unde a găsit şase corăbii olandeze rivale şi nenumăraţi alţi negustori din toată Asia. Preţurile piperului părîndu-i-se prea mari, a plecat cu corăbiile *Witte Leeuw* şi *Alkmaar* în portul Japara din nordul Insulei Java, unde sultanul a arestat 12 membri ai echipajului său şi i-a interzis să facă negoţ. Îndreptîndu-se spre est, a înfiinţat o factorie la Gresik şi a capturat un vas portughez şi scrisori ce descriau soarta pe care au avut-o oamenii lui Jacob van Neck la Aomen. Neputînd să răzbune uciderea decisă de justiţie a compatrioţilor săi, deoarece ar fi riscat soarta celor arestaţi la Japara şi a celor pe care intenţiona să-i lase la Gresik ca agenţi, Jacob van Heemskerck a pornit spre portul Pattani din Peninsula Malacca, a cărui regină le îngăduise olandezilor să înfiinţeze o factorie drept contrapondere faţă de portughezi. În timp ce se afla acolo, fratele sultanului din Johor l-a încurajat să aştepte vasul portughez care urma să sosească de la Aomen.

În dimineaţa zilei de 25 februarie 1603, *Witte Leeuw* şi *Alkmaar* erau ancorate în Strîmtoarea Singapore, lîngă Johor, cînd în lumina zorilor au descoperit o *nao* portugheză încărcată cu multe mărfuri, ancorată chiar alături. *Santa Catarina* se

îndrepta dinspre Aomen spre Melaka, aşa cum speraseră olandezii. Cu ajutorul unor galere din Johor, olandezii au asaltat vasul portughez timp de zece ore, pînă cînd acesta s-a predat. În semn de mulţumire pentru sprijinul acordat, Jacob van Heemskerck i-a făcut sultanului Johorului daruri în valoare de zece mii de guldeni şi l-a despăgubit pe un negustor din Johor a cărui corabie o jefuise în anul precedent. Cînd a fost scos la mezat la Amsterdam, restul încărcăturii de pe *Santa Catarina*, respectiv mătăsuri, camfor, zahăr, aloe şi porţelan, a produs un profit net de 300.000 de guldeni, suficient pentru a construi 50 sau 60 de case pentru negustori la Amsterdam. Indiferent de bogăţiile uluitoare pe care le transporta *Santa Catarina*, importanţa remarcabilă a acestui incident derivă din consecinţele juridice pe termen lung ale acţiunilor lui Jacob van Heemskerck.

Hugo Grotius şi *Marea liberă*

Portughezii au protestat vehement faţă de capturarea corabiei *Santa Catarina*[11], dar Jacob van Heemskerck a susţinut că avea dreptul să răzbune crimele ale căror victime fuseseră conaţionalii săi la Aomen, deoarece primise îngăduinţa prinţului Mauriciu de Nassau pentru a face uz de forţă. Un tribunal olandez i-a dat dreptate, considerînd capturarea corabiei drept o priză legală, dar, pentru a-şi sprijini argumentarea, directorii Companiei Olandeze a Indiilor de Est i-au cerut precocelui Hugo Grotius, care avea pe atunci 21 de ani, să elaboreze o justificare a deciziei lor. Lucrarea sa completă, *De Jure Praedae* (*Legea prizei şi prăzii*), a rămas nepublicată pînă în secolul al XIX-lea. Totuşi, un capitol a apărut anonim sub titlul *Mare Liberum* (*Marea liberă*) în 1609. Esenţa tezei lui Grotius este că „orice naţie are dreptul de a merge la oricare alta şi de a face negoţ cu aceasta”[12] şi că pretenţiile portughezilor privind un monopol asupra comerţului pe baza unei sancţiuni papale, a unor posesiuni teritoriale din Indii sau a

obiceiului erau neîntemeiate. Mai mult, în absenţa unei autorităţi juridice competente la care să se facă apel, Jacob van Heemskerck avea dreptul de a răzbuna orice nedreptăţi comise de portughezi cu scopul de a zădărnici comerţul olandez. Acest argument, precum şi practica de a folosi afacerile pentru atingerea unor scopuri politice, nu a beneficiat în nici un caz de o susţinere unanimă nici măcar în Olanda, unde mulţi negustori credeau că interesele le erau servite mai bine de un comerţ paşnic.

Cazul *Santa Catarina* şi publicarea lucrării *Mare Liberum* nu au declanşat analiza şi modificarea normelor legale ce reglementau comerţul, dreptul de posesiune asupra teritoriilor neocupate, activităţile corsarilor, libertatea mării şi alte chestiuni legate de expansiunea maritimă. Puţine dintre teoriile juridice ale lui Grotius erau noi, iar mai multe dintre argumentele sale privind legile naturale şi ale popoarelor erau derivate din antecedente clasice. Necesitatea de a le reformula a apărut datorită hotărîrii statelor nord-europene de a contracara pretenţiile ibericilor în Asia şi Americi, strădanie deja evidentă în secolul al XVI-lea. Deşi Spania nu a arătat aproape nici un interes faţă de America de Nord, explorarea de către Giovanni da Verrazano a coastei din Carolina de Nord şi pînă în Newfoundland în 1524 şi cele trei călătorii ale lui Jacques Cartier pe fluviul Sfîntul Laurenţiu între 1534 şi 1542 (amîndoi au navigat sub pavilion francez) trebuiau legitimate în faţa pretenţiilor monopoliste emise de Spania în conformitate cu Tratatului de la Tordesillas. Francisc I a argumentat că nici Spania, nici Portugalia nu aveau vreun drept asupra teritoriilor pe care nu le ocupau efectiv, iar papa Clement al VII-lea a reinterpretat bula *Inter Caetera*, specificînd că aceasta se aplica doar „continentelor cunoscute, nu şi teritoriilor aflate mai tîrziu de alte puteri”[13], dîndu-le astfel mînă liberă francezilor, printre alţii, să iniţieze şi ei călătorii de explorare. Planificarea celei de-a treia călătorii a lui Cartier a alarmat curtea spaniolă, deşi se pare că regele francez ar fi spus „că nu a trimis aceste corăbii pentru a porni un război, nici pentru a strica pacea şi prietenia cu Majestatea Voastră [Carol al V-lea]”. Mai degrabă,

acesta a insistat relaxat că „soarele strălucea şi asupra lui, şi asupra altora, iar el dorea foarte mult... să afle cum împărţise [Adam] lumea”[14]. Francisc a mai făcut o distincţie clară între descoperire şi ocupare şi între puterea spirituală şi cea temporală a papilor, nefiind treaba lor, pretindea el, să împartă teritorii între suverani laici.

Englezii au adus argumente asemănătoare pentru a justifica incursiunile lui Francis Drake în Indiile de Vest din anii 1580, iar în deceniul următor, susţinătorul expansiunii engleze, Richard Hakluyt, a observat că, deoarece „marea şi comerţul sînt comune prin legea naturii şi a popoarelor, nu a fost legal ca papa şi nici spaniolii să le interzică altor naţii să comunice şi să participe la această lege”[15]. Susţinerea de către englezi a doctrinei mării libere a fost anulată în timpul domniei lui Iacob I, care era şi rege al Scoţiei ca Iacob al VI-lea. Mai dependenţi decît englezii de peşte, care era folosit ca aliment, şi desfăşurînd un comerţ internaţional relativ modest, orientat spre Marea Baltică, scoţienii pretindeau de mult timp dreptul exclusiv asupra apelor pe o distanţă de 28 de mile de ţărm. După ce a urcat pe tronul Angliei, Iacob a început să aplice această idee scoţiană de mare închisă pentru a-i împiedica pe olandezi să pescuiască în apele engleze, iar mulţi au presupus că Grotius a scris *Mare Liberum* în scopul de a menţine drepturile olandeze asupra zonei de pescuit Dogger Bank, în Marea Nordului, nu doar pentru a justifica acţiunile olandezilor în sud-estul Asiei[1*].

Într-adevăr, lucrarea lui John Selden *Of the Dominion, or, Ownership of the Sea* (*Despre dominarea sau deţinerea mărilor*, cunoscută şi ca *Mare Clausum*, „Marea închisă”) a fost elaborată în 1619 drept justificare pentru cererea regelui Iacob I ca străinii să cumpere o licenţă regală pentru a pescui[16]. Cea mai celebră replică la lucrarea lui Grotius, opera lui Selden nu a fost publicată în acel moment de teama de a nu-i aduce o ofensă regelui Danemarcii, ai cărui supuşi pescuiau şi ei în apele britanice. Selden şi-a justificat interpretarea legii făcînd apel la „obiceiurile atîtor naţii, atît din vechime, cît şi de astăzi”[17]. Deşi se concentra

în principal asupra zonelor de pescuit, el a schiţat o concepţie absurd de expansivă a apelor teritoriale engleze. „Teritoriul maritim al Imperiului Britanic" înspre sud şi est era delimitat de continent, dar „în oceanul larg şi vast dinspre miazănoapte şi apus hotarele se află la capătul cel mai îndepărtat al acestor mări foarte întinse, aflate în posesia englezilor, scoţienilor şi irlandezilor"[18]. Cu alte cuvinte, apele teritoriale britanice includeau Oceanul Atlantic pînă în America de Nord, unde francezii, olandezii şi englezii încercaseră din cînd în cînd să-şi întemeieze colonii.

Olandezii în Asia: Batavia, Taiwan şi Nagasaki

Oricît de bine argumentate şi influente ar fi lucrările sale, Grotius scria la ordinul unor stăpîni politici care îşi schimbau atitudinea în funcţie de cum o dicta situaţia. Olandezii au susţinut cu îndîrjire comerţul liber în apele europene, unde negustorii lor dominau şi orice restricţii impuse libertăţii lor de mişcare le-ar fi ameninţat profiturile. Totuşi, după ce i-au îndepărtat pe portughezi din sud-estul Asiei, au renunţat la teoria mării libere pentru a-şi proteja monopolul de englezi, impunînd chiar restricţii cu privire la mărfurile şi locurile unde puteau face comerţ indigenii[19]. Compania Olandeză a Indiilor de Est i-a izgonit pe portughezi din Insulele Mirodeniilor în 1605 şi a semnat tratate cu conducători locali pentru a fortifica insulele. În scurt timp, cea mai mare concurenţă le-o făceau aliaţii lor anticatolici, englezii. Armistiţiul de 12 ani a pus capăt ostilităţilor cu Spania în 1609, dar în 1618 războiul se profila din nou la orizont, iar în loc să rişte o confruntare cu Anglia, Stările Generale le-a acordat englezilor o cotă fixă din comerţul cu mirodenii în schimbul ajutorului acordat pentru a achita costurile garnizoanelor olandeze[20]. Guvernatorul general al Companiei Olandeze a Indiilor de Est, Jan Pieterszoon Coen, a

executat în silă ordinele superiorilor săi, iar o escadră mixtă anglo-olandeză a atacat colonia spaniolă de la Manila şi a capturat multe jonci chineze, încercînd să devieze comerţul cu mătase către Batavia[21]. Un făuritor de imperii comparabil cu Afonso d'Albuquerque, Coen a devenit guvernator general al Companiei Olandeze a Indiilor de Est în 1618. În pofida obiecţiilor conducătorului local al teritoriului pe care se află astăzi Jakarta, în anul următor a construit castelul Batavia, care a devenit capitala administrativă a unui imperiu olandez neoficial, dar aflat în expansiune în Asia şi o mare emporie a Indiilor de Est. Numit în anii 1700 „regina Orientului" şi „Olanda de la tropice", Batavia era un oraş cu case de cărămidă, instituţii, spitale, biserici şi canale[22]. Între zidurile oraşului locuia minoritatea olandeză aflată la putere, alături de comunitatea chineză, prosperă şi mai numeroasă, iar comunităţi mici ale buginezilor din sudul Insulei Sulawesi şi colonii de madurezi, balinezi şi ambonezi locuiau în afara zidurilor oraşului.

Guvernul chinez acceptase versiunea portugheză a cazului *Santa Catarina* şi, considerîndu-i pe olandezi piraţi, refuzase să le permită să facă negoţ. În 1624, olandezii au construit castelul Zeelandia în Taiwan. Aflat la mai puţin de 100 de mile de China continentală, Taiwanul era locuit de o populaţie băştinaşă vorbitoare de austroneziană a cărei predilecţie pentru decapitări diminuase interesul chinezilor faţă de insulă înainte de secolul al XVI-lea, cînd a devenit un cuib de piraţi. În 1603, aici existau şi cîţiva chinezi, atraşi de numărul mare de căprioare, ale căror piei erau căutate de japonezi. Poziţia strategică a insulei o făcea atractivă pentru negustorii iberici şi japonezi, care au făcut oarece eforturi de a se stabili aici, dar adevăraţii pionieri au fost olandezii, care au făcut din Zeelandia un centru de distribuţie pentru negustori din China, Japonia, Filipine, sud-estul Asiei şi Batavia. Ca şi Batavia şi Manila spaniolă, Taiwanul olandez era locuit predominant de chinezi şi, după cum afirma un funcţionar olandez, „chinezii sînt singurele albine din Insula Formosa [Taiwan] care fac miere"[23]. În 1645, populaţia chineză de pe

insulă număra 15.000 de locuitori, mulţi dintre ei implicaţi în producerea zahărului, ocupaţie introdusă de olandezi din sud-estul Asiei.

Pe continent, poziţia Dinastiei Ming devenise tot mai periculoasă. În 1610, manciurienii din Mongolia rupseseră relaţiile cu Dinastia Ming şi în următorul sfert de secol şi-au consolidat dominaţia asupra Mongoliei şi au fondat Dinastia Qing. Cînd o armată de rebeli a cucerit Beijingul şi împăratul din Dinastia Ming s-a spînzurat, în 1644, mulţi chinezi au apelat la manciurieni să intervină. Ca de atîtea ori înainte, loialiştii imperiali s-au retras pe coastele sudice şi sud-estice, unde rezistenţa faţă de Dinastia Qing era cea mai puternică, deşi depindea de militarişti şi aventurieri care nu prezentau încredere. Printre cei mai remarcabili dintre aceştia se număra Zheng Zhilong, a cărui familie controla în mare măsură comerţul dintre Hangzhou şi Guangzhou. Zheng a trecut de partea Dinastiei Qing după ce aceasta a cucerit Hanghzou, în 1646, dar fiul său Zheng Chenggong, numit Koxinga, s-a dovedit a fi foarte loial[2* 24]. Născut în portul Hirado, la nord de Nagasaki, tînărul Zheng, a cărui mamă era japoneză, s-a remarcat în slujba Dinastiei Ming de Sud. În 1659 a atacat Nanjingul, dar loialiştii Ming nu i-au acordat sprijin şi forţele sale – între 50.000 şi 100.000 de oameni îmbarcaţi pe o mie de vase – s-au retras pe fluviul Yangtze la Jinmen (Insula Quemoy), lîngă Xiamen. Apoi a hotărît să-şi mute susţinătorii în Taiwan, iar în 1662 i-a obligat pe olandezi să părăsească insula.

Zheng a murit în acelaşi an, dar simpatizanţii săi constituiau o ameninţare clară şi permanentă la adresa continentului. Pentru a evita atacurile succesorilor lui Zheng, manciurienii au ordonat întregii populaţii din Zhejiang, Fujian, Guangdong şi Guanxi să se mute la cel puţin 30 de kilometri distanţă de coastă[25]. Strămutarea a milioane de oameni a ruinat comerţul maritim al Chinei pentru două decenii. În 1683, împăratul Kangxi i-a ordonat unuia dintre foştii căpitani ai lui Zheng Chenggong să invadeze Taiwanul. O armată alcătuită din trei sute de vase şi 20.000 de

oameni a cucerit cu uşurinţă insula şi, pentru a-i împiedica pe neguţătorii străini să se stabilească acolo, Taiwanul a fost anexat, a fost ridicată interdicţia privind comerţul maritim chinez şi populaţia s-a putut muta înapoi în zonele de coastă[26]. Totuşi, nedispunînd de mărfuri căutate, Taiwanul a ajuns din nou la periferia comerţului asiatic, deşi ulterior a devenit sursa de orez a Fujianului şi, la sfîrşitul secolului XX, un centru important al construcţiilor navale şi al comerţului global.

Expulzarea olandezilor din Taiwan a fost compensată în parte de poziţia lor privilegiată de a fi singurii europeni care aveau acces în Japonia. În timpul domniei succesorului lui Hideyoshi, Tokugawa Ieyasu, negustorii japonezi începuseră să facă comerţ cu Asia de Sud-Est. Ieyasu a sprijinit comerţul exterior, dar a impus reglementări stricte, iar vasele nu puteau părăsi Japonia dacă nu aveau un sigiliu purpuriu emis de guvern, numit *shuin*[27]. Între 1604 şi 1635, 370 de corăbii au navigat autorizate prin sigiliul purpuriu, iar „oraşe japoneze” se găseau în Filipine, Vietnam, Thailanda, Myanmar, Sumatra şi Java. Soarta expansiunii maritime japoneze depindea însă, în cele din urmă, de cea a creştinilor japonezi. În anii 1630, nepotul lui Ieyasu, Tokugawa Iemitsu, a emis o serie de interdicţii maritime (*kaikin*), voind să stăvilească influenţa creştină. Astfel, japonezii nu aveau voie să navigheze în afara ţării şi oricine locuise în străinătate mai mult de cinci ani nu mai avea permisiunea de a se întoarce acasă. După răscoala de la Shimabara, la care au luat parte îndeosebi ţărani creştini, portughezilor (bănuiţi de mult că ar fi introdus ilegal preoţi în Japonia) li s-a interzis accesul în Japonia, în 1639. Din acest moment, legăturile dintre Japonia şi restul lumii au fost canalizate prin cele „patru porţi”[28]: Tsushima, pentru comerţul cu Coreea; Satsuma, pentru comerţul cu regatul Ryukyu; Matsumae, în sud-vestul Insulei Hokkaido, pentru relaţiile cu populaţia ainu; şi Nagasaki, pentru negustorii din China, Taiwan şi Batavia.

Primii olandezi care au vizitat Japonia au fost supravieţuitorii unei traversări a Pacificului pe o corabie de corsari ajunsă aici cu

patru decenii mai devreme. Trei dintre membrii echipajului, printre care şi marinarul englez William Adams, au obţinut permisiunea de a face comerţ cu alte state şi de a folosi ca bază portul Hirado. Olandezii sperau să facă negoţ cu negustorii chinezi care făceau escală aici şi să folosească portul drept bază de unde să jefuiască vasele portugheze şi chineze care se îndreptau spre Aomen, Manila şi Nagasaki[29]. Capturarea unor vase comerciale cu destinaţia Nagasaki a afectat profiturile shogunului, iar acesta le-a ordonat negustorilor din Compania Olandeză a Indiilor de Est să înceteze. Dîndu-şi seama că singura modalitate de a menţine relaţii profitabile cu Japonia consta în garantarea unui comerţ paşnic, olandezii au încetat să mai atace corăbiile iberice chiar şi atunci cînd Republica olandeză era în război cu Spania. Compania Olandeză a Indiilor de Est a făcut aproape tot posibilul pentru a garanta accesul în Japonia, iar recomandarea făcută de Herren XVII cu privire la conduita negustorilor olandezi semnalează o ruptură definitivă dintre idealurile cruciate medievale care încă se puteau discerne în conştiinţa ibericilor din secolul al XVI-lea şi epoca modernă a capitalismului comercial:

> Funcţionarii companiei... ar trebui să dea dovadă mai întîi de modestie, umilinţă, politeţe şi prietenie, fiind întotdeauna foarte îndatoritori faţă de japonezi, astfel încît să le cîştigăm în cele din urmă bunăvoinţa. *Modestie* înseamnă o purtare prevăzătoare şi prudenţă în toate înţelegerile. *Umilinţă* înseamnă că nu vă veţi arăta niciodată mîndria prin fapte pline de înfumurare în faţa acestui popor aşa uşor de jignit, ci vă veţi purta întotdeauna ca şi cum aţi avea un rang inferior. *Supunere* înseamnă că nu trebuie să ne împotrivim legilor lor, fără să fim prea sfioşi sau prea iertători, căutînd întotdeauna să apărăm drepturile companiei cu prudenţă[30].

Olandezii erau atît de îndatoritori, încît, atunci cînd shogunul le-a ordonat să-şi dărîme depozitul de la Hirado – deoarece pe pragul de sus era inscripţionată data creştină *Anno Domini 1639* –, ei s-au supus imediat[31]. Satisfăcuţi de această dovadă de respect, japonezii le-au permis să rămînă, mutîndu-i pe insula artificială Deshima din Golful Nagasaki, care a adăpostit sediul Companiei Olandeze a Indiilor de Est mai bine de două secole. Compania a rămas singura fereastră a Japoniei spre lumea de dincolo de estul

Asiei pînă ce sosirea unei flote americane a instituit următoarea schimbare totală din istoria Japoniei, în 1853.

Comerţul asiatic în epoca parteneriatelor

Oricît de limitat era comerţul olandezilor cu Japonia, le-a oferit un avantaj concurenţial în comerţul intraasiatic deoarece, în afară de chinezi, ei erau singurii transportatori ai argintului, aurului şi cuprului japoneze[32], pe care le puteau vinde în India, diminuînd astfel cantitatea de monede pe care trebuiau să le aducă din Europa pentru a achita mărfurile asiatice. Deoarece Europa nu prea producea mărfuri care să intereseze pieţele asiatice, majoritatea bunurilor asiatice trebuiau plătite cu lingouri. Între 1600 şi 1623, doar Compania Britanică a Indiilor de Est a expediat lingouri şi bunuri în valoare de 1,1 milioane de lire către Asia, mai mult de două treimi din argintul de care dispunea[33]. Acest deficit a stimulat căutarea de către europeni a unui comerţ lucrativ între „ţările" asiatice deoarece, conform principalei doctrine mercantiliste a vremii, statele trebuiau să deţină aur şi argint pentru a achita costurile războaielor, iar dacă acestea nu erau disponibile pe plan intern, trebuiau dobîndite prin comerţ sau din colonii. În acest scop, guvernul promova comerţul, adesea prin intermediul unor politici protecţioniste care încurajau producţia internă; impunea taxe mari pe mărfurile importate sau interzicea importurile de mărfuri străine; şi dezvolta colonii care ofereau atît materii prime, cît şi pieţe pentru producătorii din ţară. Olandezii au învăţat însă repede că nu aveau să fie nevoiţi să se bazeze în întregime pe metale preţioase pentru a-şi finanţa achiziţiile. Jacob van Heemskerck era convins că marfa cea mai căutată din sud-estul Asiei nu era argintul, ci pînzeturile de pe Coasta Coromandel. Iar piperul nu era singura marfă pe care o puteau cumpăra olandezii. „Aduceţi-ne pînzeturi", l-a îndemnat căpitanul portului

Pattani, „şi le vom declara cu toţii război portughezilor”[34].

Recomandări similare veneau şi din partea negustorilor din Gujarati pe care olandezii i-au întîlnit în Aceh şi Banten[35]. Compania Olandeză a Indiilor de Est nu a manifestat un interes activ faţă de India pînă ce nu şi-a asigurat poziţia în Asia de Sud-Est, dar, cînd a început să întemeieze factorii, pe Coasta Coromandel, precum şi în Cambay, Broach şi Surat, s-au axat pe textile. Între 1620 şi 1700, valoarea comerţului desfăşurat de companie a crescut de la trei milioane la 15 milioane de florini, dar cota de piper şi mirodenii a scăzut de la aproximativ trei sferturi la un sfert. Cota de textile şi mătase a crescut însă de la 16% la peste jumătate. Deşi valoarea importurilor englezeşti din Asia era apropiată de cea a importurilor olandeze, Compania Indiilor de Est nu manifesta prea mult interes faţă de comerţul local, care era lăsat în seama unor negustori englezi izolaţi sau a contrabandiştilor.

La sfîrşitul secolului al XVI-lea, negustorii englezi activi în estul Mării Mediterane erau îngrijoraţi de succesul călătoriilor olandezilor şi englezilor în Indii. Pentru a profita de comerţul cu Asia, în plină dezvoltare, un grup din care făceau parte şi membri ai Companiei Levantului a solicitat coroanei permisiunea de a înfiinţa Compania Indiilor de Est, primind-o în 1600. Mai desprinsă de hăţişurile puterii politice decît echivalenta sa olandeză[36], Compania Indiilor de Est nu s-a bucurat niciodată de o libertate de acţiune la fel de mare. Nedispunînd de resursele sau de sofisticarea comercială a rivalilor lor olandezi, englezii şi-au abandonat la sfîrşitul secolului al XVII-lea factoriile din arhipelagul indonezian, dar şi-au acoperit cu asupră de măsură pierderile concentrîndu-se asupra textilelor de provenienţă indiană. Bazîndu-se pe mărfuri cu valoare mică şi volum mare, în conformitate cu specificul comerţului intraasiatic tradiţional – cu bumbac, plumb, argint şi piper de provenienţă indiană şi mătase, porţelan şi articole chinezeşti din lemn lăcuit –, dobîndeau profituri semnificative care nu erau deviate către menţinerea monopolului asupra unor bunuri de mare valoare, ca acelea care

împovărau *Estado da Índia* şi Compania Olandeză a Indiilor de Est[37].

Pătrunderea pe piaţa indiană necesita o combinaţie de diplomaţie şi superioritate navală. Englezii şi olandezii şi-au demonstrat superioritatea navală capturînd vase comerciale ale mogulilor, pe care portughezii ar fi trebuit să le protejeze, şi învingîndu-i pe portughezi într-o serie de bătălii din apropiere de Surat şi Bombay (actualul Mumbay). Aceste acţiuni l-au convins pe împăratul Jahangir să permită înfiinţarea unor factorii engleze şi olandeze la Surat şi în alte locuri. Această aparentă concesie a intensificat comerţul din Surat şi le-a oferit mogulilor un avantaj în negocierile cu englezii şi olandezii[38]. Pe mare, mogulii nu erau un adversar pe măsura europenilor, dar aceştia din urmă nu aveau nici o putere pe uscat, după cum şi-a dat seama ambasadorul lui Iacob I, Sir Thomas Roe, cînd a petrecut trei ani la Agra încercînd în zadar să negocieze un tratat comercial cu Jahangir. În 1634, englezii au construit un fort în satul Madraspatnam de pe Coasta Coromandel, puţin mai la nord de factoria portugheză de la São Thomé. Porturile identificate cel mai clar cu dominaţia engleză în India au fost întemeiate abia la mijlocul secolului. La aproximativ 150 de mile de Surat, Bombayul portughez i-a revenit lui Carol al II-lea ca parte a zestrei miresei sale portugheze, în 1661. Carol a închiriat în folosinţă modestul port Companiei Indiilor de Est, care ulterior şi-a mutat aici sediul de la Surat.

Rolul important al europenilor în comerţul interstatal nu ar trebui să fie considerat mai semnificativ decît cel al negustorilor asiatici, care dominau mările musonilor. Elita conducătoare a Imperiului Mogul era foarte implicată în comerţul internaţional în secolul al XVII-lea[39]. Iniţial, implicarea ei s-a limitat la sprijinirea hagialîcului, dar curînd a început să-şi dezvolte gustul pentru comerţ în sine. Din anii 1640 pînă în anii 1660, membri ai familiei regale mogule, nobili şi funcţionari de rang înalt finanţau comerţul şi construiau vase comerciale de pînă la o mie de tone[40]. Majoritatea negustorilor indieni nu erau nobili şi nu aveau relaţii

politice, dar profiturile lor puteau fi considerabile. Nu s-au păstrat prea multe documente, dar în 1654 şi 1655, 12 corăbii deţinute de indieni (cinci aparţinîndu-i împăratului Shah Jahan[41]) s-au întors la Surat din Marea Roşie, iar 17 din Golful Persic; valoarea celor 19 încărcături ale căror declaraţii de expediţie s-au păstrat totaliza peste trei milioane de rupii[3* 42].

De asemenea, mogulii erau implicaţi şi în comerţul maritim bengalez. Portughezii deveniseră activi în Bengal la sfîrşitul secolului anterior, la Chittagong, Satgaon şi ulterior la Hugli, în estuarul Gangelui, mai sus de locul viitorului oraş Calcutta. Totuşi, atît de mulţi portughezi se ocupau cu pirateria, încît în 1632 Shah Jahan i-a expulzat din Hugli şi i-a invitat pe olandezi şi pe englezi să facă negoţ acolo. Bengalul a înflorit datorită comerţului în creştere al Suratului cu Asia de Sud-Vest, dar negustorii bengalezi preferau să-i lase pe negustorii din Masulipatnam şi Surat să servească drept intermediari în comerţul din vestul Oceanului Indian[43]. În cea mai mare parte, activităţile lor comerciale vizau pieţele estice, de la Myanmar la Manila, unde exportau materiale textile, mătase, zahăr şi opiu. Importurile de cositor, pietre preţioase, aur şi elefanţi proveneau din Asia de Sud şi de Sud-Est, iar din Sri Lanka, sudul Indiei şi Maldive aduceau scorţişoară, nuci de areca, ghiocuri, piper, ulei de cocos şi fibră de nucă-de-cocos.

Deşi erau implicaţi în aceste reţele internaţionale, mogulii nu prea erau interesaţi de protejarea comerţului lor şi nu dispuneau de o flotă militară. Iniţiativa cea mai însemnată a fost o alianţă de convenienţă cu populaţia siddi din Janjira[44]. Descendenţi ai unor sclavi est-africani care se stabiliseră pe Insula Janjira, la aproximativ 40 de mile sud de Bombay, aceştia constituiau principala forţă navală noneuropeană din vestul Indiei. Erau în avangarda războaielor dintre moguli şi statul hindus al maraţilor, fapt ce îi aducea adesea în conflict cu englezii. Deşi maraţii nu desfăşurau aproape deloc activităţi comerciale maritime, conducătorul lor, Sivaji, a creat o flotă şi a conceput o strategie navală coerentă pentru a face faţă acestor siddi[45], însă nu a putut

să o pună în aplicare deoarece nu dispunea de ofiţeri şi echipaje cu experienţă. Nu a reuşit nici să-i atragă pe englezi, care s-au străduit decenii la rînd să rămînă neutri în conflictul dintre siddi şi maraţii din jurul Bombayului.

Deşi la Surat existau bogăţii şi comercianţi pricepuţi – aproximativ 30.000 de negustori îşi desfăşurau activitatea aici –, portul era măcinat de diviziuni între caste şi profesii, etnii, religii şi limbi[46]. Cu toate acestea, era o emporie dinamică, avînd legături puternice cu hinterlandul indian, şi oferea o gamă completă de servicii, de la marinari şi hamali pînă la misiţi şi cămătari. Totodată, era un loc în care orice sărac se putea îmbogăţi. Cel mai bogat negustor din Surat la sfîrşitul secolului al XVII-lea şi începutul secolului al XVIII-lea a fost Mulla Abdul Ghafur[47]. Negustor şiit originar din Gujarat (*bohra*), Ghafur şi-a început viaţa pe treapta cea mai de jos a scării economice, dar s-a îmbogăţit făcînd comerţ în Marea Roşie. Într-o perioadă în care întreaga flotă comercială maritimă a Suratului era alcătuită din aproximativ o sută de corăbii, el deţinea 17, avînd o capacitate toală de cinci mii de tone, iar la moartea sa averea i-a fost estimată la 8,5 milioane de rupii. Totuşi, din cauza climatului social ostil sau din cauză că cei proaspăt îmbogăţiţi tind să fie desconsideraţi indiferent de originea lor sau de limba pe care o vorbesc, omologii săi arabi, persani şi turci par să-l fi respins.

Ghafur a fost cel mai aproape de poziţia de lider al celorlalţi negustori cînd i-a determinat să se unească pentru a cere ca ocîrmuirea mogulă să obţină de la Compania Britanică şi cea Olandeză a Indiilor de Est compensaţii pentru pagubele pricinuite de piraţii europeni. Majoritatea agresorilor erau englezi care fuseseră izgoniţi din Caraibe. Mulţi se refugiaseră pe Insula Madagascar, de unde puteau ataca vasele ce navigau în Oceanul Indian, mai ales cele care făceau comerţ profitabil în Marea Arabiei. Primul atac asupra corăbiilor din Surat în Marea Roşie, în 1686, a condus la represalii reciproce între moguli şi englezi înainte ca aceştia să ajungă la o înţelegere. Pirateria s-a intensificat în anii 1690, printre cei mai aprigi răufăcători

numărîndu-se Henry Avery[48] (posibil unul dintre mai multe pseudonime). În februarie 1695, acesta a lăsat în Comore – un port de escală obişnuit pentru vasele englezeşti – o proclamaţie prin care anunţa că intenţionează să captureze orice corabie care nu navighează sub pavilion englez. Acest lucru i-a mîniat pe funcţionarii Companiei Indiilor de Est, care se străduiseră de mult să-i convingă pe alţi negustori că nu toţi englezii erau piraţi şi că nu toţi piraţii erau englezi[49]. Era o presupunere justificată; cînd cele două corăbii ale lui Avery aşteptau vasele cu pelerini care se întorceau din Marea Roşie, erau însoţite de cinci corăbii din coloniile engleze din America de Nord. Avery a capturat o corabie care îi aparţinea lui Ghafur şi care avea la bord argint în valoare de 50.000-60.000 de lire, precum şi cea mai mare dintre corăbiile mogulilor, a cărei încărcătură a fost estimată la jumătate de milion de riali. Mulţi dintre membrii echipajului lui s-au întors în cele din urmă în Americi şi în Anglia, dar autorităţile nu l-au prins niciodată pe Avery.

Singurul stat din vestul Oceanului Indian care s-a opus în mod susţinut unei puteri europene pe mare în secolele XVII-XVIII a fost Omanul. În cea mai mare parte a anilor 1500, portughezii dominaseră fără drept de apel Muscatul, Suharul şi Hormuzul. Opoziţia concertată a început să se manifeste la sfîrşitul secolului, cînd omanezii au cucerit Suharul, dar portughezii nu au fost puşi în defensivă decît la începutul anilor 1620, cînd au fost expulzaţi de omanezi şi Safavizii perşi au cucerit Hormuzul cu sprijinul englezilor. Recucerirea coastei de către omanezi a început serios odată cu ascensiunea imamatului yarubid, în 1625[50]. Distraşi de concurenţa cu englezii şi olandezii în India, autoritatea portughezilor din regiunea Golfului Persic s-a erodat constant, pînă ce sultanul ibn Saif I i-a expulzat din Muscat, un sfert de secol mai tîrziu.

Între 1652 şi 1665, omanezii au continuat lupta împotriva portughezilor în India şi în estul Africii, unde au cucerit portul Mombasa. Flota omaneză era alcătuită din corăbii portugheze capturate şi din vase cumpărate de la englezi şi de la olandezi,

care erau dispuşi să susţină pe oricine îi submina pe rivalii lor europeni. Din primii ani ai *Estado da Índia*, echipajele de pe corăbiile europene din Oceanul Indian erau alcătuite în majoritate din noneuropeni, astfel că omanezilor nu le-a fost greu să îşi echipeze vasele, deşi acceptau şi europeni. Portughezii şi-au recăpătat supremaţia în anii 1660, dar omanezii au continuat să li se opună activ şi în secolul următor. Pe măsură ce sfera de influenţă a Omanului s-a lărgit – arhipelagul est-african Zanzibar a fost sub dominaţia Omanului din 1698 pînă în 1890 –, capacitatea imamului de a-şi controla supuşii s-a diminuat, iar în secolul al XVIII-lea omanezii au devenit cunoscuţi pentru atacuri piratereşti făţişe împotriva europenilor, perşilor, indienilor şi arabilor.

Europenii în America de Sud şi în Caraibe

Eforturile olandezilor de a submina pretenţiile monopoliste ale Portugaliei în Asia aveau un corespondent în infiltrarea lor în America spaniolă şi portugheză, îndeosebi în insulele subdezvoltate din Caraibe şi de pe coasta sălbatică a Americii de Sud, între deltele fluviilor Orinoco şi Amazon – Guyana, Surinam şi Guyana Franceză. Sfidînd embargoul impus de Filip al III-lea în 1598, peste o sută de vase olandeze navigau anual pînă în lagunele sărate din Venezuela, de unde se puteau aventura apoi în Caraibe, Guyana şi Brazilia. Autorităţile spaniole îi executau fără cruţare pe negustorii neautorizaţi, distrugeau recolte şi strămutau forţat aşezările departe de coaste pentru a elimina orice stimulent sau potenţială sursă de aprovizionare pentru cei care încălcau monopolul. Olandezii ignorau însă aceste represalii şi au devenit principalii transportatori de zahăr din Brazilia (unde ajungeau adesea sub pavilion portughez) şi de sare şi tutun din Venezuela. La fel cum negustorii independenţi care făceau comerţ în Asia s-au organizat, înfiinţînd Compania Olandeză a

Indiilor de Est, în 1621, Geoctroyeerde West-Indische Compagnie (Compania Olandeză a Indiilor de Vest) reunea interese rivale ale olandezilor şi trei ani mai tîrziu flota sa cucerea portul Bahia din Brazilia. O armată spaniolă a recucerit oraşul, dar în 1626 Piet Heyn a scufundat 26 de corăbii iberice, „final fericit, de pe urma căruia [Compania Olandeză a Indiilor de Vest] – mult slăbită de atîtea dezastre şi pagube pînă atunci – a început să-şi recapete suflul şi s-a ridicat iar pe picioarele ei”[51]. Heyn s-a întors în nordul Caraibelor, iar la începutul lui septembrie 1628 cele 31 de corăbii ale sale au urmărit flota spaniolă comandată de Don Juan de Benavides pînă în Golful Matanzas, la 50 de mile est de Havana. Olandezii au jefuit de pe cele 22 de corăbii 46 de tone de argint, aur şi mărfuri cu o valoare estimată la peste 11 milioane de guldeni, profitul net al Companiei Olandeze a Indiilor de Vest fiind de aproximativ şapte milioane de guldeni. Ajungînd la închisoare în Spania, Benavides a fost judecat şi executat „pentru delăsarea care a pricinuit pierderea flotei Noii Spanii”[52]. Faptul că Heyn murise înaintea lui în luptă împotriva armadei Flandrei probabil că nu l-a consolat prea mult[53].

Deşi olandezii au ocupat zona de coastă a Braziliei doar din 1630 pînă în 1654, consecinţele au fost semnificative. Introdus din Madeira, zahărul era mai preţios pentru Portugalia decît comerţul cu Asia[54], iar profiturile le acumulau acum olandezii. Nereuşind să atragă un număr suficient de colonişti olandezi şi germani care să lucreze pămîntul, Compania Olandeză a Indiilor de Vest a început să importe sclavi – 24.000 pînă în 1654 şi încă 100.000 în următorii 75 de ani – nu doar pentru sine, ci şi pentru noile colonii care fuseseră înfiinţate în Caraibe începînd din anii 1620 – cele engleze de la Saint Christopher (Saint Kitts), Nevis, Antigua, Montserrat şi de pe Insula Barbados, anterior nelocuită; coloniile franceze din Saint Christopher, precum şi din Martinica, Guadalupe şi Saint-Barthélemy. Diversitatea de culturi pentru subzistenţă şi comerţ ale primilor colonişti a fost în scurt timp înlocuită de o monocultură a trestiei-de-zahăr, bazată pe plantaţii pe care munceau sclavi. Izgoniţi din Brazilia, olandezii au

colonizat şase insule în arhipelagul Antilele Mici. Dintre acestea, Curaçao[55], aflată în largul coastei Venezuelei, avea să devină unul dintre cele mai aglomerate – şi mai corupte – centre comerciale din Marea Caraibilor.

Chiar în timp ce olandezii erau siliţi să plece din Brazilia, englezul Oliver Cromwell susţinea un plan ambiţios de a-i izgoni pe spanioli din Caraibe. Spaniolii au respins două atacuri asupra oraşului Santo Domingo la începutul anului 1655, dar, ca să nu se întoarcă cu mîna goală, generalul Robert Venables şi amiralul William Penn au înaintat spre Santiago de la Vela, în Golful Kingston din Jamaica. Copleşiţi numeric într-un loc aproape fără miză, spaniolii au cedat în mod oficial Jamaica Angliei. Portul, redenumit Port-Royal, a devenit colonia engleză cu cea mai rapidă dezvoltare din Americi[56], rivalizînd ca dimensiuni cu Bostonul (în jur de 6.000 de locuitori), deşi populaţia era mult mai diversă – europeni, africani şi amerindieni. Centru principal de redistribuţie a sclavilor şi a mărfurilor, Port-Royal a fost timp de aproximativ două decenii şi centrul indiscutabil al piraţilor englezi din Marea Caraibilor, în mare parte toleraţi de guvernatorii coloniali dornici să primească o cotă din pradă fără să ţină cont de consecinţele asupra relaţiilor diplomatice anglo-spaniole.

Pe 7 iunie 1692, un cutremur devastator a scufundat două treimi din oraş şi a ucis aproximativ 5.000 de oameni. Chiar şi înainte, bazîndu-se tot mai mult pe profiturile obţinute din comerţul legitim, statele europene, cu sprijinul clasei tot mai numeroase a proprietarilor de plantaţii din Caraibe, începuseră să stăvilească pirateria. Tratatul de la Madrid (1670) dintre Anglia şi Spania scotea în afara legii activităţile corsarilor: „Nici o insultă nu va zădărnici în vreun fel această prietenie şi alianţă, nici nu va stîrni rea-voinţă sau neînţelegeri... nu prin represiuni sau alte fapte odioase va pedepsi un om nelegiuirea înfăptuită de altul, decît dacă dreptatea îi este tăgăduită sau este amînată cu strîmbătate”[57]. Conform unei legi engleze din 1677, un vas nu avea dreptul să navigheze sub un pavilion care nu era al său, iar

parlamentul a adoptat în 1683 o lege privind limitarea şi pedepsirea corsarilor şi piraţilor. Şi Tratatul anglo-francez de la Whitehall (1686) scotea în afara legii activitatea corsarilor[58], iar Tratatul de la Ryswyck (1697) decidea anularea scrisorilor de represalii. Pe acest fond al legii şi ordinii, unii piraţi mai întreprinzători, precum Henry Avery, au început să se orienteze spre profiturile mai uşor de dobîndit din Oceanul Indian şi de pe coasta pacifică a Americii spaniole. America de Nord, deşi se afla mai aproape, genera un interes redus pentru majoritatea piraţilor care se respectau.

Lupta pentru America de Nord

Francezii şi englezii puseseră la încercare pretenţiile spaniolilor în America de Nord în secolul al XVI-lea, dar statele erau slab motivate să investească mai mult decît în cîte o expediţie ocazională de explorare. Adevăraţii pionieri din nordul Atlanticului erau pescarii, pentru că, din cîte se ştia, singurul motiv pentru a naviga spre America de Nord era pescuitul. Prima traversare a nordului Atlanticului pentru care există dovezi, în afară de cea întreprinsă de vikingii scandinavi, a fost realizată de John Cabot în 1497. Veteran veneţian al comerţului cu mirodenii din Mediterana, Cabot a căutat sponsori pentru proiectul său la cîţiva ani după prima călătorie a lui Columb. Refuzat de Spania şi Portugalia, a apelat la Henric al VII-lea al Angliei, care i-a acordat permisiunea scrisă „de a căuta, descoperi şi găsi orice insule, ţări, ţinuturi sau provincii ale păgînilor şi necredincioşilor, de orice fel ar fi ele şi în orice parte a lumii s-ar afla, de care pînă acum nu a auzit nici un creştin”[59]. Cabot a plecat de la Bristol, pe atunci unul dintre principalele porturi ale Angliei. Parcursul său nu este cunoscut, dar, conform unei teorii, *navicula* (vas mic) sa botezată *Matthew* a navigat spre vest dinspre Irlanda, atingînd nordul Insulei Terra Nova. De acolo s-a îndreptat spre sud şi a navigat pe

lîngă ţărm, posibil tocmai pînă la Golful Placentia. Cabot s-a întors la Bristol în aceeaşi vară fără bunuri de vînzare, dar Henric al VII-lea i-a acordat permisiuni suplimentare şi el a plecat în anul următor cu cinci corăbii. Una s-a întors la Bristol; celelalte patru au dispărut fără urmă.

Deşi străduniile lui Cabot nu prea au dat rezultate vizibile, vestea despre zone bogate în peşte s-a răspîndit repede printre pescarii din Bristol, care navigau deja măcar pînă în Islanda şi care urmau să aibă un rol principal în dezvoltarea coloniilor din America de Nord timp de cel puţin un secol. Conform unui raport trimis de ambasadorul din Milano în Anglia la scurt timp după întoarcerea lui Cabot, în 1497, echipajul său a susţinut

> că marea este acoperită cu peşti care pot fi prinşi nu numai cu plasele, ci şi cu coşurile, dacă de acestea se leagă o piatră ca să se scufunde în apă, l-am auzit pe căpitan [Cabot] povestind acest lucru. Iar englezii aceia, tovarăşii săi, spun că vor aduce atîta peşte, încît regatul acesta nu va mai avea nevoie de Islanda, ţară din care se aduce foarte mult peşte60.

Atracţia reprezentată de zonele de pescuit de la mare distanţă se datora importanţei peştelui în dieta europenilor. Peştele uscat, sărat sau marinat era o sursă de proteine mai ieftină decît carnea61, iar interzicerea de către Biserică a consumului de carne în zilele de post – inclusiv în zilele de vineri şi în postul mare – a sporit cererea în toată Europa creştină. Cei mai importanţi peşti consumaţi în nordul Europei erau heringii (numiţi şi sardine), care în secolul al XI-lea erau pescuiţi cu plasele în cantităţi enorme din Marea Baltică şi Marea Nordului. Deoarece au un conţinut ridicat de ulei, heringii se strică repede dacă nu sînt săraţi sau puşi în saramură; în condiţii optime, pot fi ţinuţi în butoaie cu saramură chiar şi zece luni. Controlul de tip monopol exercitat de Hansă, combinat cu diminuarea într-o oarecare măsură a cantităţilor de heringi la începutul secolului al XIV-lea, i-a determinat pe pescarii englezi să caute cod pe lîngă Islanda. Un peşte mare, care se hrăneşte pe fundul apelor reci, codul era pescuit în mod tradiţional cu fir şi cîrlig. Deşi asta presupunea mai multă forţă de muncă, un cod mărişor cîntăreşte în jur de 30

de kilograme, putînd ajunge la greutăţi de trei ori mai mari. Spre deosebire de hering, codul nu are aproape deloc grăsime şi într-un climat uscat şi rece poate fi uscat la aer, fără sare, astfel încît era o sursă ideală de hrană la latitudinile nordice, unde vremea este favorabilă, iar sarea mai greu de procurat.

Exploatarea zonelor de pescuit din America de Nord începînd cu secolul al XVI-lea nu se limita nicidecum la englezi. În 1500, fraţii Gaspar şi Miguel Corte-Real au navigat de la Lisabona pînă în Groenlanda, Labrador şi Newfoundland, iar într-o a doua călătorie au ajuns în Nova Scotia. De asemenea, pescari anonimi din Portugalia, Franţa şi Anglia au ajuns în vest, iar o relatare din 1527 menţiona 14 vase de pescuit la St John's, în Newfoundland, din Bretania, Normandia şi Portugalia, iar în acest context Francisc I a finanţat călătoriile lui Cartier din anii 1530 şi 1540[62]. Tensiunile generate de o asemenea aglomerare au condus la căutarea permanentă a unor noi zone de pescuit, europenii înaintînd spre vest de la Marile Bancuri, aflate la sud de Newfoundland, spre Nova Scotia şi Golful Maine. La începutul anilor 1600, se estimează că pe coasta nordică a Noii Anglii se aflau patru sute de vase de pescuit sub diverse pavilioane.

Navigînd sub monopolul regal francez, în 1605, Samuel de Champlain a înfiinţat o colonie la Port-Royal (acum Annapolis Royal, Nova Scotia), de unde a coordonat colonizarea văii fluviului Sfîntul Laurenţiu[63], unde pămîntul era fertil, zonele de pescuit din Golful Sfîntul Laurenţiu erau accesibile, iar potenţialul pentru negoţul cu blănuri era aparent nelimitat. Noua Franţă era afectată de o lipsă cronică de colonişti, în parte din cauza climei şi a oportunităţilor reduse, dar şi deoarece carta Companiei Noii Franţe (1627) le interzicea hughenoţilor, persecutaţi în ţară, să plece în Canada[64]. În consecinţă, a trecut jumătate de secol pînă ce populaţia a ajuns la 10.000 de locuitori. Totodată, Noua Franţă nu a reuşit să monopolizeze comerţul cu blănuri în Golful Hudson, Pierre-Esprit Radisson şi Médard des Groseilliers fiind primii europeni care l-au exploatat în mod direct. Neavînd succes la autorităţile din statul lor, cumnaţii au

apelat la Carol al II-lea al Angliei, care a acordat Companiei Golfului Hudson dreptul de proprietate asupra bazinului de recepţie al Golfului Hudson – o zonă de aproximativ patru milioane de kilometri pătraţi care cuprindea anumite zone din Québec, Ontario, Nunavut şi Alberta, precum şi întreaga provincie Manitoba.

Intimidaţi poate de această răsturnare de situaţie, francezii şi-au îndreptat privirile spre sud. În 1679, René-Robert Cavelier de La Salle s-a hotărît să caute o rută pe apă spre Asia prin mijlocul continentului. După ce a navigat cu prima corabie construită pe Marile Lacuri spre Golful Green de pe lacul Michigan, La Salle, diaristul iezuit Louis Hennepin şi alţi cîţiva au pornit pe fluviile Illinois şi Mississippi. Ajungînd în deltă în 1682, La Salle a declarat posesiune a Franţei „ţinutul Louisiana, lîngă cele trei guri de vărsare ale fluviului Colbert [Mississippi], din Golful Mexic”[65]. Jean-Baptiste Le Moyne de Bienville a fondat Biloxi, Mississippi, şi Mobile, Alabama, înainte de a muta capitala teritoriului Louisiana la New Orleans, la aproximativ 90 de mile de golf, pe fluviul Mississippi. Comerţul dintre noul port şi teritoriul Illinois era intens. Iniţial francezii s-au bazat pe ambarcaţiuni ale băştinaşilor, precum canoele din coajă de mesteacăn, pirogile şi bărcile din piele de bizon numite *bullboats*, dar au făcut curînd *bateaux plats*, barje îngustate la provă şi la pupă, şi *radeaux*, plute cu capete pătrate, propulsate cu ajutorul unor vîsle, împinse cu opintitorul (cînd fluviul era puţin adînc) şi prin remorcare. O barjă care se îndrepta spre nord avea nevoie de trei sau patru luni pentru a străbate cele 1.200 de mile de la New Orleans pînă la Illinois, în funcţie de mărimea echipajului[66]; un vas de 40-50 de tone avea nevoie de obicei de vreo douăzeci de oameni. În aval, aceeaşi distanţă putea fi parcursă în două sau trei săptămîni. Aceste durate ale călătoriei s-au menţinut constante pînă în epoca aburului, în secolul al XIX-lea.

Transportul între bazinul de recepţie al cursului superior al fluviului Mississippi şi Sfîntul Laurenţiu se făcea relativ uşor, iar în coloniile franceze din America de Nord se putea ajunge fie prin

Montréal, fie prin New Orleans. Din păcate, aceste două puncte de acces erau situate la o distanţă de 3.000 de mile unul de altul. Între ele se aflau Florida spaniolă şi coloniile engleze din America de Nord, care se dezvoltau rapid. Concepţia englezilor cu privire la funcţia coloniilor de pe alte continente diferea mult de cea a francezilor. Departe de a interzice plecarea locuitorilor indezirabili, englezii încurajau migrarea disidenţilor religioşi, a nevoiaşilor, nemulţumiţilor şi infractorilor. Meditînd la oportunităţile oferite de colonii în 1576, Sir Humphrey Gilbert scria: „Şi noi am putea locui în unele părţi ale acelor ţinuturi, aşezînd acolo oameni nevoiaşi din ţara noastră, care acum împovărează bogăţia comună, iar din pricina nevoilor de aici, sînt împinşi să comită fărădelegi cumplite, prin urmare cad pradă zilnic spînzurătorilor”[67]. Pe scurt, America de Nord ar fi fost o colonie penitenciară excelentă.

Fratele vitreg al lui Gilbert, Sir Walter Raleigh, a avut două încercări de a întemeia colonii în Carolina de Nord, dar fără succes. Douăzeci de ani mai tîrziu, în 1607, Compania Virginia a trimis două grupuri de colonişti în vest. Unul a iernat pe rîul Kennebec din Maine, dar şi-a abandonat aşezarea pentru că „nu au descoperit mine, deci nu au nici o speranţă”[68]. Cu cîteva luni mai devreme, coloniştii de pe trei corăbii întemeiaseră prima aşezare engleză permanentă din America de Nord, la Jamestown, pe fluviul James, mai sus de Golful Chesapeake. În primii ani, colonia a avut de suferit din cauza dezorganizării şi a bolilor, deoarece climatul nesănătos din Chesapeake îi decima rapid pe colonişti. Între 1618 şi 1622, peste 3.500 de colonişti au ajuns la Jamestown, dar în 1622 populaţia se înjumătăţise. Jamestown a supravieţuit doar datorită perseverenţei disperate a investitorilor companiei şi dorinţei tinerilor (ce reprezentau majoritatea) de a se implica în schimbul unor oportunităţi precum cele promise de America[69]. Primii sclavi au fost debarcaţi în 1619 de pe o corabie engleză care îi luase de pe un vas portughez[70]. În cele din urmă, populaţia Virginiei a început să crească în anii 1620, iar coloniştii au dezvoltat un comerţ de coastă activ cu colonia olandeză

Nieuw-Amsterdam şi cu coloniile engleze Plymouth şi Boston.

Explorarea cea mai promiţătoare a actualei zone de nord-est a Statelor Unite a fost întreprinsă de Henry Hudson, un englez pe care Compania Indiilor de Est l-a angajat în 1609 pentru a căuta un pasaj de nord-est către Orient. Un amedament la contractul său îi impunea lui Hudson „să nu aibă în vedere nici o altă rută sau alt pasaj în afară de drumul pe la nord sau nord-est, mai sus de Novaia Zemlea”[71]. Dar la două săptămîni după ce a intrat în Marea Barents – numită astfel după Willem Barentsz, un explorator olandez care navigase acolo în anii 1590 încercînd să descopere Pasajul de Nord-Est – în mai 1609, Hudson a schimbat direcţia şi s-a îndreptat spre vest, traversînd Atlanticul. După ce a mers pe lîngă coastă între Maine şi Chesapeake, a intrat în Golful New York şi a navigat 200 de kilometri în aval pe fluviul care-i poartă numele, pînă la Albany. Întorcîndu-se spre Olanda, Hudson a debarcat la Dartmouth, în Anglia, determinîndu-i pe unii să creadă că fusese plătit de englezi. (Următoarea sa expediţie, ultima, în căutarea unui pasaj prin nord-*vest*, a făcut-o pe un vas englezesc. După o iarnă aspră petrecută în Golful Hudson, echipajul său s-a răsculat şi l-a lăsat cu încă opt membri ai echipajului într-o barcă, pe mare; nu au mai fost văzuţi de atunci.) Veştile despre călătoria lui Hudson i-a determinat pe olandezi să înfiinţeze puncte comerciale de-a lungul fluviului, la Albany (1614) şi pe Insula Manhattan, care a devenit colonia Nieuw-Amsterdam (1624).

Englezii nu şi-au pierdut niciodată interesul faţă de nordul Virginiei, cum numeau ei teritoriul respectiv, mai ales după ce John Smith a publicat *A Description of New England* (*Descrierea Noii Anglii*) (1614) pentru a atrage potenţiali colonişti. „Dintre toate cele patru colţuri ale lumii pe care le-am văzut, încă nelocuite”, scria veteranul războaielor europene, al comerţului mediteranean, al robiei în Turcia şi al coloniei Jamestown, „dacă aş avea puterea să înfiinţez o colonie, m-aş stabili acolo mai degrabă decît oriunde altundeva”[72]. Aceasta era una dintre lucrările englezeşti care lăudau virtuţile coloniilor de dincolo de

Atlantic şi a devenit o scriere de referinţă pentru separatişti sau pelerini, primii colonişti englezi permanenţi din Noua Anglie, care s-au stabilit în Golful Massachusetts, la Plymouth. Singura corabie a pelerinilor, *Mayflower*, a plecat din Plymouth, Anglia, avînd la bord 102 bărbaţi, femei şi copii, angajîndu-se într-o traversare a Atlanticului lipsită de peripeţii conform standardelor acelor vremuri. În cele aproape zece săptămîni petrecute pe mare, s-a născut un copil şi a decedat o singură persoană. Însă, ajunşi pe ţărm, nu au fost bine pregătiţi pentru iarna aspră, care a cauzat moartea a jumătate dintre ei. Şansele lor ar fi fost şi mai slabe dacă nu ar fi intervenit Tisquantum (sau Squanto), a cărui biografie oferă perspectiva Lumii Noi asupra relaţiilor transatlantice tot mai dezvoltate de la începutul secolului al XVII-lea[73]. Capturat de nişte exploratori englezi în 1614, Tisquantum a fost dus în Spania, de unde a fugit în Anglia. A călătorit spre Newfoundland, iar în 1619 s-a întors la Cape Cod, descoperind că satul său fusese decimat de boli. Era vorba despre o variantă nordică a ravagiilor patogene care au afectat populaţiile indigene din America spaniolă, lăsînd loc sălbăticiei de-a lungul coastei, fapt exploatat cu entuziasm de coloniştii englezi. Tisquantum era supravegheat de şeful unui trib vecin care l-a trimis să locuiască împreună cu pelerinii pentru că ştia limba engleză. Chiar şi cu ajutorul său, după un deceniu, colonia Plymouth avea doar în jur de 300 de locuitori.

În pofida privaţiunilor şi a dificultăţilor, primele colonii nord-americane au atras imigranţi din Anglia, Franţa, Olanda şi Suedia. Bostonul puritan a fost fondat în 1629, iar 23.000 de oameni au ajuns în Noua Anglie înainte ca Războiul Civil englez (1642-1646) să pună capăt primului val al colonizării. Deşi această perioadă este numită şi „marea migraţie”[74], pe parcursul secolului Noua Anglie a atras mai puţini imigranţi decît Chesapeake şi mult mai mulţi oameni au migrat în Caraibe decît în întreaga zonă continentală a Americii de Nord. Totuşi, populaţia Noii Anglii a crescut constant graţie sporului natural şi unui record uimitor al siguranţei[75]. În anii 1630, nici una dintre cele 198 de corăbii care

au efectuat traversarea Atlanticului, ce dura zece săptămîni şi jumătate, nu s-a pierdut pe mare. Puritanii atribuiau acest noroc providenţei, dar probabil că se datora mai mult sentimentului unui scop comun şi organizării deliberate, precum şi incidenţei relativ scăzute a tipului de boli care îi afectaseră pe majoritatea imigranţilor transatlantici pe corăbii şi pe uscat, mai ales la tropice. Colonistii din Noua Anglie tindeau să călătorească cu toată familia, aveau legături religioase solide şi lucrau pentru ei înşişi, şi nu ca servitori plătiţi de nişte stăpîni exploatatori.

Fondatorii coloniei Massachusetts au încercat să creeze un sanctuar calvinist pentru mica nobilime şi servitorii săi care soseau aici, dar solul pietros al Noii Anglii i-a silit să-şi caute de lucru pe mare, ca pescari şi negustori. Perturbările cauzate de Războiul Civil englez „i-au pus pe oameni la lucru pentru a face rost de peşte, şindrilă, scînduri etc. şi să semene cînepă şi in... şi să facă negoţ cu Indiile de Vest”[76], exportînd lemn şi peşte către plantaţiile de trestie-de-zahăr din Caraibe. Locuitorii din Boston monopolizau o parte considerabilă din comerţul intercolonial şi transatlantic. America de Nord livra Angliei materiale navale şi cherestea pentru construcţia de vase. Deşi lemnul se găsea din abundenţă în Anglia, costul transportării lui pe coastă era prohibitiv[77], iar accesul Angliei la materialele navale din Marea Baltică era la cheremul politicii europene. Un tratat de la sfîrşitul secolului al XVI-lea „cuprinzînd îndemnuri importante” pentru colonizarea Americii de Nord accentua faptul că, „de asemenea, asta poate fi de mare importanţă pentru binele şi siguranţa Angliei; că din toate aceste regiuni nordice vom izbuti să aducem în ţară toate felurile de bunuri pentru flote; şi anume smoală, sfori, funii, catarge şi altele asemenea”[78]. O încărcătură de catarge a ajuns în Anglia în anii 1630, dar comerţul a demarat cu adevărat în timpul Primului Război Anglo-Olandez, cînd danezii, care erau aliaţii olandezilor, au blocat accesul englezilor în Marea Baltică.

Importanţa catargelor din Noua Anglie, cele mai înalte măsurînd 35 de metri, a fost asemănată cu cea a petrolului în

prezent, o comparaţie adecvată, după cum reiese din însemnarea plină de uşurare din jurnalul lui Samuel Pepys din timpul celui de-al Doilea Război Anglo-Olandez:

> Am primit şi veşti foarte bune, şapte vase din Noua Anglie au sosit acasă cu bine, la Falmouth, cu catarge pentru Rege; o binecuvîntare neaşteptată fără de care (dacă n-ar fi sosit altele) anul următor ar fi fost o catastrofă. Dumnezeu fie însă binecuvîntat pentru acest noroc şi să ne trimită în continuare binefacerile lui şi în alte privinţe. Acum la culcare[79].

Noua Anglie nu era singura sursă de materiale navale, însă în cea mai mare parte a secolului al XVII-lea, lemnul de stejar şi de pin, smoala şi catranul din Carolina de Nord şi Carolina de Sud erau transportate invariabil de negustorii din Noua Anglie[80].

După Restauraţie au apărut noi centre comerciale. Situat la confluenţa rîurilor Ashley şi Cooper, oraşul Charleston, din Carolina de Sud, a fost fondat în 1670 şi a atras colonişti din coloniile nordice, precum şi prezbiterieni scoţiano-irlandezi, luterani germani şi, îndeosebi în anii 1680, hughenoţi francezi care fugeau de persecuţiile dezlănţuite de Ludovic al XIV-lea[81]. La scurt timp după aceea, Carolina de Nord şi Carolina de Sud au devenit loc de refugiu pentru piraţii şi corsarii din Caraibe pe care marile puteri îi izgoniseră de acolo[82]. Charleston era cel mai important oraş din America de Nord britanică la sud de Philadelphia, pe care William Penn (al cărui tată cucerise Jamaica) l-a întemeiat în 1691 pe o limbă de pămînt situată între fluviul Delaware şi rîul Schuylkill. Proprietarul quaker al Pennsylvaniei i-a întîmpinat cu braţele deschise pe cei o mie de imigranţi scandinavi şi olandezi care se stabiliseră în jurul gurii fluviului Delaware în ultimii 40 de ani, precum şi pe menoniţii germani şi pe alţi imigranţi. În mai puţin de cinci ani, populaţia Philadelphiei atingea 5.000 de locuitori[4*]. Deşi flota sa comercială era oarecum mai mică decît cea a Bostonului sau a New Yorkului, Philadelphia rivaliza cu oraşele respective – chiar dacă nu le depăşea – graţie promisiunii toleranţei religioase, productivităţii agricole, manufacturilor şi situării sale mai centrale pe harta coloniilor de pe coastă.

Flotele militare europene

Lipsa unei implicări mai active a guvernelor europene în Americi nu era cauzată în întregime de dezinteresul cu privire la soarta coloniilor lor. Ele nu dispuneau de mijloacele necesare pentru a-şi impune voinţa dincolo de ocean. În pofida unei atenţii sporite la detaliile administrative şi a cheltuielilor enorme legate de corăbii, armament şi porturi, flotele militare europene operau rareori departe de patrie şi aproape niciodată în afara apelor europene; pînă în secolul al XVIII-lea, majoritatea bătăliilor erau identificate printr-o denumire geografică de pe coastă, situată la distanţă de cel mult o zi de locul în care a avut loc confruntarea. Excepţiile le reprezentau spaniolii, ale căror nave escortau flotele ce transportau încărcături valoroase înspre şi dinspre Americi, şi portughezii, care menţineau unităţi navale în apele braziliene şi asiatice. Şi vasele comerciale înarmate ale celor două companii olandeze, ale Indiilor de Est şi de Vest, navigau în afara apelor olandeze, dar acestea nu constituiau escadre navale care îndeplineau misiuni de stat. Peste jumătate de secol de conflicte între statele maritime din arcul atlantic le forţase pe toate să adopte abordări mai sofisticate ale chestiunilor maritime, însă operaţiunile întreprinse la mare distanţă erau puţine.

În primele două decenii ale secolului al XVII-lea, flotele militare nu au avut prea multe de făcut. Spania a încheiat un acord de pace cu Iacob I al Angliei în 1604 şi un armistiţiu cu olandezii cinci ani mai tîrziu. Această perioadă de pace relativă a fost întreruptă de Războiul de 30 de Ani, care a început ca o dispută între împăratul Sfîntului Imperiu Roman şi regele protestant al Boemiei în 1618, iar trei ani mai tîrziu de reluarea ostilităţilor dintre Spania şi Republica olandeză. Reînceperea războiului a constituit semnalul unei competiţii navale europene care avea să continue aproape necontrolat de-a lungul perioadelor de pace şi de război pînă în secolul XX. Deşi Războiul de 30 de Ani şi revolta olandeză au fost conflicte diferite, prim-

ministrul lui Filip al IV-lea, contele-duce de Olivares[83], a încercat să le asocieze, mai ales pentru ca Spania să preia întîietatea în comerţul în Marea Baltică de la olandezi. Menţinerea accesului la materialele navale şi cerealele acelei regiuni era esenţială pentru efortul de război al spaniolilor în general, iar sabotarea comerţului viza diminuarea profiturilor olandezilor.

Conform planului lui Olivares, un front unit alcătuit din Spania şi Austria habsburge şi Uniunea Polono-Lituaniană (duşmană a Suediei, care îi sprijinea pe olandezi) ar fi împresurat Franţa, care, deşi catolică, se aliase cu Republica olandeză. Olivares a fost încurajat de succesul armadei spaniole din Flandra, care în 1621 cuprindea 12 fregate staţionate la Dunkerque şi putea apela la corsari ce atacau vase de transport franceze, olandeze şi engleze[84]. Dezvoltate de constructori de nave din Olanda spaniolă, aceste fregate erau vase de război relativ mici şi rapide, ideale pentru atacarea corăbiilor comerciale, pentru protecţia convoaielor şi pentru misiuni de recunoaştere. Flota spaniolă a obţinut rezultate impresionante în prima jumătate a deceniului, iar în 1625, Filip al IV-lea îi scria guvernatorului Olandei spaniole: „De acum înainte, războiul pe uscat se va reduce la defensivă... În Mardyck [lîngă Dunkerque], vom construi o flotă de 50 de vase de război”[85]. Acest lucru s-a dovedit a fi imposibil, dar fregatele regale şi corsarii au scufundat zeci de vase de pescuit daneze şi escortele lor tocmai pînă în Insulele Shetland şi Islanda. În domeniul administrativ, în 1623, spaniolii au creat Amiralitatea Nordului pentru a controla comerţul dintre Spania şi Flandra[86], au silit corăbiile neutre să treacă prin Dunkerque pentru a fi controlate dacă nu au mărfuri de contrabandă şi au impus numeroase măsuri protecţioniste ample, printre care impozitarea cu 40% a comerţului Franţei cu Spania[87]. (Spaniolii care făceau comerţ în Franţa plăteau o taxă de 2,5%.) În cele din urmă, Olivares a fost însă nevoit să renunţe la ambiţiile sale vizînd zona baltică pentru a se concentra asupra ostilităţilor cu Franţa şi a consecinţelor faptului că Piet Heyn capturase în Cuba o flotă spaniolă care transporta argint.

Omologul şi rivalul francez al lui Olivares, cardinalul Richelieu, prim-ministrul lui Ludovic al XIII-lea, era la fel de preocupat de dominarea de către olandezi şi englezi a transporturilor comerciale franceze, precum şi de corsarii musulmani şi creştini din Marea Mediterană, de tot mai marea ambiţie navală a spaniolilor şi de ameninţarea navală reprezentată de rebelii hughenoţi din La Rochelle, unul dintre cele mai înfloritoare porturi ale ţării. Aceste probleme au ajuns în prim-plan odată cu reluarea ostilităţilor dintre Spania şi Olanda – care ameninţau comerţul francez, deşi le ofereau negustorilor francezi şansa de a profita de embargoul impus de spanioli asupra transporturilor maritime olandeze – şi ameninţarea unui război naval cu hughenoţii şi Anglia. În 1621, hughenoţii şi-au întemeiat propria amiralitate şi în următorii patru ani au atacat o serie de porturi franceze. Sperînd să tempereze sprijinul acordat de englezi hughenoţilor, Ludovic al XIII-lea a aranjat căsătoria fiicei sale, Henriette Marie, cu Carol I. Totuşi, englezii se temeau de posibilitatea unei relansări a puterii navale franceze, iar în pofida alianţei personale a Stuarţilor cu Bourbonii, au ocupat în 1627 Île de Ré, situată lîngă portul La Rochelle. Francezii au respins atacul şi, cu toate că aceştia s-au întors în anul următor, prezenţa lor a fost neimportantă şi La Rochelle a căzut după un asediu de 14 luni care a pus efectiv capăt războaielor religioase franceze[88].

Rezistenţa hughenoţilor a fost facilitată de faptul că, deşi reformele fuseseră începute încă din secolul al XVI-lea, Franţa nu avea o marină militară naţională[89]. Marele amiral al Franţei avea autoritate mai degrabă în Picardia şi Normandia, pe Canalul Mînecii, la Poitou şi Saintonge, în Golful Biscaya; dar Bretania, Provence şi Guyenne aveau fiecare propria marină militară şi abordări distincte ale dreptului maritim. Din acest motiv, coroanei franceze îi era imposibil să-şi asigure veniturile necesare pentru instituirea unei flote de stat sau chiar pentru mutarea flotelor dintr-o provincie în alta. Cu un an înainte de asediul de la La Rochelle, Richelieu a desfiinţat funcţia de mare

amiral al Franţei şi a cerut construirea unei flote practic de la zero: 40 de vase de război, 30 de galere şi 10 galioane, „adevărate citadele maritime”[90]. De asemenea, a încercat să îmbunătăţească porturile maritime franceze pentru ca flota militară să profite de ele, dar eforturile sale au fost zădărnicite de natură, de indiferenţă şi de opoziţia făţişă. Cu toate acestea, flota militară era gata cînd Franţa s-a aliat în mod oficial cu Olanda împotriva Spaniei, în 1635, iar în bătălia de la Guetaria, în Golful Biscaya, în anul următor, a deposedat Spania de 17 galere şi corăbii şi de 4.000 de marinari[91].

Cu siguranţă, Richelieu se plîngea pe bună dreptate de „josnicia de a-l vedea pe regele nostru, cel mai măreţ dintre conducătorii creştini, mai slab decît cei mai neînsemnaţi prinţi ai creştinătăţii în privinţa puterii navale”[92]. Cu toate acestea, mulţi englezi desconsiderau la fel de mult Marina Regală Britanică. „Aşa o flotă de sărăcăcioasă şi de jalnică, lansată pe mare, nu s-a mai văzut”, scria un contemporan. „Dacă o văd, duşmanii or să ne ia în derîdere naţia”[93]. Dornic să refacă prestigiul marinei, care decăzuse faţă de epoca Elisabetei şi a lui Drake, Carol I a decis să impună din nou dominaţia străveche, dacă nu cumva doar închipuită, asupra apelor din jurul Insulelor Britanice, construind o flotă pe măsura lucrării lui John Selden, publicată în sfîrşit fără restricţii, *Of the Dominion, or, Ownership of the Sea* (*Despre dominarea sau deţinerea mărilor*). După ce a dizolvat parlamentul, în 1629, Carol a strîns bani pentru flotă nu prin impozitare directă, prin sume plătite la vistieria statului, prerogativa parlamentului, ci emiţînd ordine scrise impunînd „bani pentru corăbii”[94], plăţile fiind făcute către marina militară în natură sau în numerar. Această strategie a dus la strîngerea a peste 800.000 de lire în mai bine de şase ani şi, cu banii la dispoziţie, Carol l-a informat pe constructorul de nave Phineas Pett că „a luat hotărîrea princiară de a construi o nouă corabie mare”[95]. Criticii au avertizat că „oricît de iscusit şi de isteţ ar fi un om, nu poate construi o corabie care să poată naviga avînd trei rînduri de tunuri”[96], dar nu i-au putut face să se răzgîndească nici

pe Carol, nici pe fiul lui Pett, Peter, care a construit corabia. Costînd 65.586 de lire – echivalentul a aproximativ zece corăbii cu cîte 40 de tunuri –, *Suveranul mărilor* era, după cum sugera şi numele, atît un instrument de propagandă, cît şi de război. Într-o broşură care interpreta de fapt „ornamentele care o înfrumuseţează şi o împodobesc… sculpturile, figurile şi înscrisurile de deasupra lor", dramaturgul şi eseistul Thomas Heywood a descris pe scurt şi armamentul de pe vas:

> Avea trei punţi libere, un castel prova, o punte parţială, o dunetă şi un ruf. Nivelul de jos avea 30 de saborduri unde urmează să fie instalate tunuri mici [care trag cu ghiulele de 13 kilograme] şi tunuri mari pe toată lungimea (deoarece le poate ţine). Nivelul din mijloc are tot 30 de saborduri pentru tunuri mici [cu proiectile de cinci kilograme] şi mari. Al treilea nivel are 26 de saborduri pentru alte arme de artilerie, castelul prova are 12 saborduri, iar puntea parţială 14… Mai are şi zece piese de artilerie de atac chiar la provă şi zece la pupă.

Heywood mai observă că responsabilitatea lui Carol pentru onoarea şi securitatea naţionale „ar trebui să fie un mare imbold şi o mare încurajare pentru toţi supuşii săi credincioşi şi devotaţi ca să contribuie cu dărnicie şi inimă mare la strîngerea banilor pentru corăbii"[97]. De fapt, atenţia acordată de Carol programului său naval era foarte prost văzută de supuşii săi credincioşi şi devotaţi, iar *Suveranul mărilor* simbolizează excesul şi aroganţa care au contribuit în cele din urmă la răsturnarea lui de la putere.

O asemenea ostentaţie ar fi fost, poate, tolerată dacă flota ar fi patrulat în apele de coastă ale Angliei, dar într-o tatonare ce a durat mai mult de o lună între o flotă spaniolă sub comanda lui Antonio de Oquendo şi amiralul olandez Maarten Harpertszoon Tromp, în 1639, aceasta s-a dovedit complet ineficientă. Cu un an înainte, Olivares observa că Spania obţinuse 82 de victorii pe mare în 17 ani. Situaţia se schimba însă. Decimarea escadrei de la Guetaria a avut loc în acelaşi an, iar în primăvara următoare vasele olandeze capturaseră şapte sute de soldaţi trimişi în Flandra, în convoi. În septembrie, Oquendo a fost trimis în nord cu mai multe trupe, dar, hărţuit de Tromp, a ancorat la Downs, la nord de Dover. Evident, se afla în apele teritoriale ale Angliei, dar flota engleză nu avea forţa necesară pentru a impune pacea şi

după o lungă tatonare, pe 21 octombrie, olandezii au capturat sau au scufundat 32 de vase de război şi de transport spaniole. Corsarii din Dunkerque transportaseră în Flandra 5.000 de soldaţi şi Oquendo însuşi a reuşit să ajungă la Dunkerque şi să se întoarcă în Spania, însă bătălia de la Downs a reprezentat o lovitură atît pentru Spania, cît şi pentru pretenţia lui Carol de a deţine supremaţia pe mare[98].

La fel de important, ea a marcat instalarea definitivă a Republicii olandeze printre cele mai mari puteri navale europene, administrarea sa fiind o încrucişare între cea a francezilor şi cea a englezilor. Marina militară olandeză, a cărei organizare a rămas în general neschimbată între 1597 şi 1785[99], includea cinci amiralităţi în provinciile maritime Friesland, Holland şi Zeeland. Flotele erau plătite cu ajutorul taxelor impuse negustorilor, colectate de amiralităţi, şi suplimentate în vreme de război prin venituri extraordinare votate de Stările Generale. Fiecare amiralitate avea responsabilitatea de a-şi recruta echipaje, de a-şi întreţine şi construi propriile nave şi depozite şi de a organiza convoaie; de asemenea, putea să le dea însărcinări corsarilor şi să se pronunţe în privinţa prizelor şi a altor chestiuni legate de dreptul maritim. Această organizare a dat rezultate bune în conflictele cu flotele spaniole şi engleze din secolul al XVII-lea, dar a devenit depăşită în epoca ulterioară a violenţei statale extrem de centralizate care necesita vase tot mai mari şi dotate cu mai mult armament.

Olandezii în război, 1652-1680

La trei ani după umilinţa îndurată la Downs, relaţiile tot mai tensionate ale lui Carol cu parlamentul şi cu liderii puritani au degenerat într-un război civil. Învins de Oliver Cromwell, Carol a fost judecat pentru trădare şi executat. Înlocuirea monarhiei cu Commonwealthul (1649-1660) nu a modificat totuşi prea mult direcţia politicii externe engleze, iar în 1651 parlamentul a

adoptat Legea navigaţiei. Conform acestei legislaţii protecţioniste, prima dintr-o serie de astfel de măsuri care au intrat în vigoare în următoarele două secole, puteau fi importate mărfuri în Anglia şi în teritoriile ei de peste mări „doar în unele [corăbii] care le aparţin cu adevărat şi fără înşelăciune doar oamenilor din acest Commonwealth sau proprietarilor plantaţiilor de acolo… iar căpitanul şi cei mai mulţi dintre marinari trebuie şi ei să fie… oameni din acest Commonwealth”[100]. Singura excepţie admisă erau vasele care transportau mărfuri din propria ţară. Prin urmare, de exemplu, un vas francez putea transporta vin francez în Anglia sau în Noua Anglie, dar nu putea duce lemn din Noua Anglie în Anglia. Scopul legii era să susţină transporturile maritime engleze şi să le submineze pe cele olandeze. Guvernul a mai insistat ca toate corăbiile, străine şi englezeşti, să dea onorul vaselor de război englezeşti coborîndu-şi pavilionul, în semn de respect pentru Anglia şi marina sa militară. Reiterînd ostentaţia maritimă a lui Carol, Cromwell a autorizat construirea a trei „corăbii mari”, printre care şi *Naseby*, care avea 80 de tunuri. Poreclită „Marele Oliver”, *Naseby* avea ornamente originale, printre care: „La *probă*… Oliver călare călcînd peste şase naţiuni: un *scoţian*, un *irlandez*, un *olandez*, un *francez*, un *spaniol* şi un englez, care se deosebeau prin trăsăturile lor diferite; *Gloria* îi încununa cu lauri capul sfidător, cu inscripţia *Dumnezeu să ne ajute*”[101].

Pe 8 mai 1652, flota lui Tromp proteja convoaiele olandeze cînd a căutat adăpost la Downs – locul unde triumfase asupra lui Oquendo în urmă cu 13 ani. După ce i s-a ordonat să plece, Tromp s-a îndreptat spre Franţa, dar a fost urmărit de englezi, cu care a purtat bătălia de la Dover (sau Downs), acesta fiind motivul pentru care Anglia a declarat război, cea mai decisivă luptă fiind cea de la Bancul Gabbard (numit şi North Foreland şi Nieupoort), pe 2-3 iunie. Fiecare flotă avea peste o sută de corăbii, deşi cele engleze erau în general mai mari şi flota olandeză era alcătuită în mare parte din vase comerciale închiriate sau transformate în vase de război.

Această bătălie care a durat două zile este importantă, fiind una dintre primele purtate de două flote în linie de bătaie[102], în formaţia clasică menţinută pînă în secolul XX. Pînă atunci, corăbiile principalelor flote militare aveau tunurile montate în centrul navelor, mai degrabă decît la provă sau la pupă. După ce s-a stabilit că vasele puteau fi manevrate astfel încît să se realizeze o concentrare mare a salvelor din travers asupra unei anumite zone a flotei inamice, linia de bătaie a devenit tactica preferată în confruntările dintre flote. Manevra favorită era „manevra de barare a T-ului", astfel încît navele uneia dintre tabere trăgeau de pe travers salve în vasele inamice cu toate tunurile de la etravă pînă la pupă, în timp ce inamicul putea reacţiona doar cu cîteva tunuri dispuse la provă. Olandezii au pierdut 19 corăbii la Gabbard, iar englezii au instituit blocada asupra coastei olandeze. Două luni mai tîrziu, Tromp a fost ucis în bătălia de la Scheveningen (sau Texel, aproape de Haga), dar ambele flote au suferit pierderi mari în ceea ce s-a dovedit a fi ultima confruntare importantă din acest război.

Rivalitatea comercială anglo-olandeză a reînviat în secolul al XVII-lea, cînd englezii au început să prade aşezările olandeze din vestul Africii sub pretextul că îi protejau pe negustorii de sclavi din nou-înfiinţata Companie Regală Africană. Drept represalii, Michiel de Ruyter, pe care James, duce de York, avea să-l numească apoi „cel mai mare [amiral] care a existat pînă atunci pe lumea asta"[103], a navigat spre Africa, unde a recucerit toate avanposturile în afară de unul, iar apoi a traversat Atlanticul pentru a jefui Caraibele engleze şi s-a întors acasă prin zonele de pescuit de lîngă Newfoundland. Cînd a început oficial războiul, în ianuarie 1665, cele două flote erau aproximativ egale ca număr, însă corăbiile engleze tindeau să fie mai mari, aveau tunuri mai grele şi o flotă mai bine organizată. În „bătălia de patru zile" din iunie 1666 pierderile englezilor au fost de două ori mai mari decît ale olandezilor, însă englezii au împiedicat joncţiunea dintre de Ruyter şi francezi, care declaraseră război Angliei. Grăbindu-se să pornească din nou pe mare, englezii i-au învins pe olandezi în

bătălia din ziua de Sfîntul Iacob, lîngă North Foreland, iar apoi au incendiat 160 de nave comerciale lîngă Insula Vlieland.

Costurile războiului, Marea Ciumă din 1665 şi incendiul din Londra din septembrie 1666 au secătuit vistieria engleză, determinîndu-l pe Carol al II-lea să ordone ca flota să fie scoasă din serviciu şi să înceapă negocierile cu olandezii în 1667. În acest timp, de Ruyter s-a îndreptat spre Anglia, în cea mai îndrăzneaţă şi mai sfidătoare acţiune din acest război, a urcat pe rîul Medway pînă la Chatham şi a capturat 23 de corăbii englezeşti. Se ordonase incendierea corabiei *Royal Charles* (vechea *Noseby*), pentru a nu fi capturată, dar, după cum relatează Pepys, „olandezii au capturat-o cu o barcă în care se aflau nouă oameni, care n-au găsit pe nimeni la bordul ei... Au scos-o din port fără ezitare, în pofida fluxului şi a vîntului, cînd nici pilotul cel mai bun din Chatham n-ar fi reuşit, au înclinat-o puţin ca să ia apă; şi au plecat aşa cu ea, în siguranţă”[104]. Incompatibilă cu necesităţile olandezilor, nava-amiral engleză a fost expusă ca trofeu la Rotterdam, iar decoraţiunile de pe puntea ei pot fi văzute şi astăzi la Rijksmuseum din Amsterdam.

Pacea de la Breda a confirmat luarea în stăpînire de către olandezi a teritoriului actual al Surinamului şi a micii insule Pulo Run din arhipelagul Banda, iar englezilor li s-a recunoscut dreptul de proprietate asupra coloniei nord-americane Nieuw-Amsterdam. La începutul războiului, Carol îi scrisese surorii sale că acesta era „un oraş foarte bun, dar noi l-am făcut şi mai bun şi acum se numeşte New York”[105] – în onoarea fratelui său, ducele de York, care avea să devină regele Iacob al II-lea. Preluarea New Yorkului a eliminat un adversar din mijlocul coloniilor engleze din America de Nord, dar mirodeniile din Insulele Banda erau mult mai valoroase în acea vreme, iar puterea financiară a Republicii olandeze era invidiată încă de toată Europa. „În acest oraş, Amsterdam”, scria Sir William Temple la scurt timp după al Doilea Război Anglo-Olandez, „se află faimoasa Bancă, cea mai mare Vistierie adevărată sau închipuită din toată lumea. Averea Băncii nu stă doar în valorile ce se află în ea, ci şi în creditul

întregului oraş şi stat al Amsterdamului, ale cărui capital şi venituri sînt egale cu cele ale unor regate”[106].

La începutul războiului, şansele de a cuceri Olanda spaniolă determinaseră Franţa să se alăture Olandei, dar relaţiile s-au deteriorat cînd Franţa a dublat taxele vamale pentru importurile olandeze[107]. Aceasta a fost una dintre numeroasele iniţiative mercantiliste puse în aplicare de Jean-Baptiste Colbert, controlor general al finanţelor în timpul lui Ludovic al XIV-lea începînd din 1665 şi al marinei militare din 1669 pînă în 1683. Printre altele se numărau subvenţionarea industriei franceze, atragerea unor manufacturieri străini în Franţa, înfiinţarea sau susţinerea unor colonii peste mări şi consolidarea marinei comerciale şi a flotei militare franceze, care era într-o stare nesatisfăcătoare după îmbunătăţirile modeste aduse în vremea lui Richelieu. De asemenea, Colbert a iniţiat un program ambiţios de îmbunătăţiri interne[108]: repararea unor drumuri, săparea unor canale, desfiinţarea sau consolidarea nenumăratelor taxe pentru folosirea rîurilor şi drumurilor regatului şi gestionarea pădurilor în scopul de a asigura aprovizionarea cu cherestea pentru corăbii.

Deşi poporul englez şi cel olandez ar fi preferat pacea, Ludovic al XIV-lea l-a finanţat pe Carol al II-lea pentru a-i atrage ajutorul împotriva Republicii olandeze[109]. Cînd războiul bătea la uşă, Olanda dispunea de 75 de nave de linie, cărora francezii le puteau opune doar 22; englezii au contribuit cu încă 65. Cu toate acestea, de Ruyter i-a dominat pe aliaţi în 1672 şi 1673. Epuizaţi de războiul cu olandezii şi de alianţa lor cu francezii, englezii au încheiat pacea cu Republica olandeză, lăsînd astfel Franţa să facă faţă puterii navale combinate a olandezilor şi a aliatei lor, Spania. Epicentrul conflictului s-a mutat în Mediterana, unde francezii au învins flota spaniolă şi pe cea olandeză şi l-au ucis pe de Ruyter în lupte, în 1676. Războiul Franco-Olandez a mai continuat doi ani, timp în care ponderea negustorilor din Anglia neutră în comerţul european a crescut considerabil[110].

Pacea care a urmat nu a condus la dezarmare, iar creşterea

flotelor militare engleze şi franceze reflecta dezvoltarea flotelor lor comerciale şi a comerţului exterior. Între 1661 şi moartea lui Colbert, în 1683, flota franceză s-a mărit de la 18 vase de război şi cîteva corăbii auxiliare la 276 de nave de război, în timp ce Marina Regală Britanică avea 173 de corăbii de război. O astfel de extindere nu ar fi fost posibilă fără o îmbunătăţire concomitentă a administraţiei flotei, care a devenit mai birocratizată şi mai sistematică. Aceasta reiese foarte clar din faptul că Pepys a stabilit un sistem standard de evaluare a vaselor de război după numărul şi dimensiunile tunurilor pe care le aveau la bord, „recunoaşterea administrativă definitivă a faptului că începuse epoca liniei de bătaie”[111]. Acest sistem stabilea remuneraţia ofiţerilor, numărul membrilor echipajului (un număr fix de oameni fiind necesar pentru fiecare tun) şi detaliile privind aprovizionarea. Din cînd în cînd se mai făceau mici schimbări, dar sistemul de clasificare era remarcabil de constant. În 1779 standardele erau:

[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]

Un vas de război cu peste 60 de tunuri era considerat apt pentru a fi plasat în linia de bătaie şi era numit ulterior navă de luptă sau navă de linie[112]. Cele de nivelul întîi aveau trei punţi cu tunuri, dar coloana vertebrală a flotei de război era nava cu două punţi şi 60 pînă la 90 de tunuri. În epoca navelor cu pînze, tunul standard al unei corabii trăgea ghiulele din fier. Cele de calibrul cel mai mare atingeau aproape şapte inchi şi cîntăreau 42 de livre. Un vas de nivelul întîi, precum HMS *Victory* a amiralului Nelson, lansată la apă în 1765, avea 30 de tunuri cu ghiulele de 32 de livre, 28 de tunuri cu ghiulele de 24 de livre, 44 cu ghiulele de 12 livre şi două caronade. Făurite la turnătoria Carron din Scoţia în anii 1770 şi supranumite „moartea corăbiilor” sau „tunurile

diavolului", caronadele trăgeau ghiulele de 68 de livre la o distanţă de doar 375 de metri, un sfert din bătaia tunurilor obişnuite. Scopul lor era de a produce spărturi în bordajul navelor inamice şi de a le nimici echipajele, membrii acestora fiind ucişi sau grav răniţi de schijele masive rezultate la impact. (Septicemia pricinuită de infecţii era una dintre cauzele principale ale deceselor.) De asemenea, tunarii au conceput o diversitate de tipuri de muniţie specială menite să distrugă catargele şi greementul (ghiulea cu lanţ) şi velatura (ghiulea cu tijă). Artileria antipersonal includea mitralii, canistre (proiectile pentru muschete puse într-o canistră cilindrică) şi canistre umplute cu aşchii metalice. Cea mai mare schimbare a fost însă aceea că tunurile de pe corăbii trăgeau salve mult mai frecvent[113]. În medie, vasele englezeşti au tras cîte 40 de salve cu fiecare tun în războaiele anglo-olandeze, iar în secolul al XVIII-lea tunarii francezi trăgeau cîte cinci-şase salve pe oră şi echipajele britanice puteau atinge o frecvenţă mult mai mare în intervale scurte.

Tactica a rămas relativ neschimbată după secolul al XVII-lea, dar strategia a devenit tot mai complexă, implicînd nu numai acţiuni ale flotelor, ci şi protejarea convoaielor şi blocade prelungite. Fregatele (de nivelul al cincilea sau al şaselea, conform sistemului englezesc) atacau vase de transport inamice, duceau mesaje şi efectuau misiuni diplomatice, de recunoaştere şi altele, iar vase mai mici erau utilizate pentru diverse activităţi specializate, precum bombardele, concepute pentru bombardarea unor ţinte de pe ţărm. Abordînd în mod teoretic problema conflictelor militare navale, Colbert a înfiinţat şcoli de artilerie şi de navigaţie. Englezii au adoptat practica mai empirică a publicării unor *Instrucţiuni de luptă* care se bazau pe experienţa unor bătălii reale şi transmiteau lecţiile învăţate pentru a fi folosite în acţiuni ulterioare[114]. Comparativ, abordarea englezilor a generat rezultate mai bune, după cum avea să se vadă foarte clar în secolul al XVIII-lea.

Indiferent de diferenţele religioase, comerciale sau politice

dintre ele, marile puteri din arcul atlantic aveau în comun, la cele mai înalte niveluri, interesul pentru comerţul maritim. Din acest motiv, toate se confruntau cu o dilemă: dacă să adopte doctrina mării libere şi în ce măsură. La sfîrşitul secolului al XVII-lea, proliferarea coloniilor şi enclavelor comerciale din Americi şi din Asia a obligat puterile europene să recunoască faptul că marea nu era un fief privat, ci mai degrabă un bun comun care aparţinea tuturor. Cazurile lui Jacob van Heemskerck şi Henry Avery, de la începutul, respectiv de la sfîrşitul secolului, ilustrează schimbarea. Cînd a capturat *Santa Catarina*, van Heemskerck a acţionat cu aprobarea Companiei Olandeze a Indiilor de Est, sprijinită de stat. După mai puţin de un secol, piraţii de teapa lui Avery au căzut victime dorinţei colective de a avea un comerţ mai stabil şi mai sigur. În anii 1500, acesta s-ar fi numărat printre lupii de mare elisabetani care au deschis calea vaselor şi comerţului Angliei în mări ostile. Avery s-a născut însă prea tîrziu, iar comportamentul său de tîlhar ameninţa profiturile pe care compatrioţii săi (şi alţii) le asigurau prin diplomaţie şi prin tact politic, mai degrabă decît prin utilizarea nediferenţiată a forţei. Violenţa pe mare nu era de domeniul trecutului: în secolul al XVIII-lea, pe tot globul aveau să se desfăşoare bătălii navale. Totuşi, conflictele viitoare vor fi afaceri ale statului administrate de birocraţii tot mai centralizate pentru promovarea unor interese mai explicit naţionale.

1* Dogger Bank este o zonă întinsă (17.600 de kilometri pătraţi), cu adîncime mică, din Marea Nordului, renumită ca zonă de pescuit. Se află la aproximativ 60 de mile de coasta Angliei, dar numele provine de la un vas de pescuit olandez.

2* Preţuit de împăratul Longwu, Zheng era cunoscut drept „nobilul cu nume imperial” sau *kokseng ya* în fujianeză.

3* Rupia era o monedă de argint care cîntărea aproximativ zece grame. Servitorii cîştigau echivalentul a trei sau patru rupii pe lună.

4* Coloniştii suedezi au întemeiat colonia Noua Suedie (Wilmington, Delaware) între 1637 şi 1655.

Capitolul 17

Ascensiunea Europei de Nord

Supremaţia mondială a navelor cu vele s-a încheiat la sfîrşitul secolului al XVIII-lea. Nave de război cu vele s-au construit şi în secolul al XIX-lea, iar vase comerciale pînă în secolul XX, însă în veacul al XVIII-lea s-a dezlănţuit întregul potenţial al velierelor, care au străbătut lumea de la un capăt la altul. În anii 1700 a crescut foarte mult şi numărul celor care călătoreau pe mare – echipaje ale vaselor comerciale, marinari, migranţi de voie, de nevoie şi exploratori – ca rezultat al unor iniţiative europene. Migraţia la scară largă atît a oamenilor liberi, cît şi a sclavilor a început în secolul al XVI-lea, iar în secolul al XIX-lea numărul migranţilor a crescut; anii 1700 sînt însă importanţi pentru că atunci iscusinţa comercială care fusese perfecţionată în domeniul transportului de mărfuri a fost adaptată la transportul de persoane, care nu meritau însă un astfel de tratament.

Deşi nu neapărat cele mai dificile, cele mai lungi călătorii au fost cele de explorare, făcute fie de comercianţi care căutau noi pieţe şi materii prime, fie de state care intenţionau să anexeze noi teritorii. Marinari de toate categoriile erau mereu interesaţi de îmbunătăţirile din domeniul navigaţiei, de la o acurateţe mai mare a hărţilor pînă la metode mai uşoare şi mai sigure de stabilire a cursului şi a poziţiei navei. Acest lucru a dus la o înţelegere mai nuanţată a ştiinţelor fizice şi la dezvoltarea unor instrumente mai precise de măsurare a distanţei unghiulare, a

punctelor cardinale şi a momentului zilei, iar exploratorii au avut o contribuţie esenţială la testarea şi perfecţionarea lor. Această perioadă a fost caracterizată şi de un interes sporit pentru zoologie, botanică şi etnografie. Rezultatele explorărilor de la sfîrşitul secolului al XVIII-lea au fost făcute cunoscute pe scară largă, ducînd la o serie de eforturi fără precedent de a dezvolta comparaţii transculturale, într-un corp tot mai amplu de reprezentări scrise şi vizuale care au schimbat concepţiile oamenilor despre lumea în care trăiau şi despre ceilalţi locuitori ai acesteia.

Viaţa şi moartea pe mare

La începutul Războiului pentru Succesiunea la Tronul Austriei (1740-1748), comodorul Marinei Regale Britanice, George Anson, a plecat din Anglia cu şase nave. Avea misiunea de a hărţui vasele de transport spaniole pe coasta americană a Pacificului şi de a captura galionul din Manila, o misiune aparent uşoară, care a durat însă patru ani chinuitori[1]. Povestea planificării şi realizării acestei călătorii implică suferinţe greu de suportat şi dezvăluie multe dintre provocările logistice cu care s-au confruntat administratorii navali jumătate de secol după ce flotele europene şi-au început călătoriile transoceanice. Aceste suferinţe nu afectau însă doar echipajele navelor, şi deşi civilii şi sclavii petreceau de obicei mai puţin timp pe mare, corăbiile care îi transportau erau mai puţin vizate de controlul autorităţilor, mulţi îndurînd condiţii mai rele decît acelea cu care s-au confruntat echipajele lui Anson.

Curînd după ce i s-a încredinţat misiunea, Anson a descoperit că mai avea nevoie de trei sute de marinari. A mai adunat 170, 32 dintre aceştia de la spitalul naval din Chatham. I s-au mai repartizat cinci sute de invalizi, „soldaţi care, din cauza vîrstei, a rănilor sau a beteşugurilor, nu sînt apţi pentru regimente de

marş”[2], iar peste jumătate dintre aceştia au dezertat înainte de îmbarcare. Echipajele au început să sufere de scorbut şi de alte afecţiuni după o toamnă nimicitoare cînd au ocolit Capul Horn, în 1741. Locotenentul navei-amiral a lui Anson, *Centurion*, a raportat că „nu poate aduna mai mult de doi timonieri-şefi şi şase marinari apţi de muncă; astfel că, fără ajutorul ofiţerilor, al servitorilor şi al muşilor, s-ar fi putut dovedi cu neputinţă să ajungem la insulă [Juan Fernández], după ce am zărit-o”. Acestora li s-au adăugat alte trei corăbii, dintre care una îşi „aruncase deja peste bord două treimi din efectiv”[3]. Englezii au incendiat oraşul Paita din Perú înainte de a o apuca spre nord, în dreptul portului Acapulco. După ce au fost reparate pe coastă, *Centurion* şi *Gloucester* (care mai tîrziu a fost sabordată) au pornit spre Aomen. În timp ce trecea pe lîngă Filipine, şapte luni mai tîrziu, Anson a capturat galionul *Nuestra Señora de la Covadonga* din Manila, a cărui încărcătură valora aproximativ 250.000 de lire sterline. Deşi a pierdut trei corăbii (alte două se întorseseră din America de Sud) şi mai mult de 1.300 de membri ai echipajelor – dintre care doar patru în urma acţiunii inamicilor –, capturarea galionului din Manila de către Anson a eclipsat orice altă realizare din timpul războiului[4]. În cadrul sistemului prizelor din acea vreme, membrii echipajului aveau dreptul la o cotă-parte[5], proporţional cu rangul fiecăruia. În calitate de lider al expediţiei şi căpitan al *Centurionului,* Anson a primit aproximativ 91.000 de lire sterline, în timp ce partea cuvenită unui marinar de rînd era de 300 de lire – cît ar fi cîştigat cam în 20 de ani de muncă. Oricît de spectaculoase ar fi fost rezultatele pentru aceşti oameni, călătoria de patru ani nu a schimbat cu nimic deznodămîntul războiului, iar pierderile enorme de oameni şi materiale au evidenţiat dificultăţile enorme pe care le implica desfăşurarea unor operaţiuni navale pe termen lung.

Aşa cum arată calvarul călătoriei lui Anson, flotele militare europene nu aveau să fie niciodată capabile să opereze eficient dincolo de apele teritoriale dacă nu aveau grijă de echipajele lor. Navele mai mari care făceau călătorii mai lungi expuneau tot mai

mulţi marinari riscului de a contracta afecţiuni rare sau nemaiîntîlnite, a căror virulenţă era exacerbată de lipsa cunoştinţelor cu privire la bolile transmisibile, de neînţelegerea rolului igienei şi nutriţiei şi de mijloacele primitive de conservare a alimentelor. Echipajele franceze şi engleze sufereau cel mai mult din cauza acestor desfăşurări de trupe, întrucît statele respective erau hotărîte să controleze comerţul dintre America de Nord şi Asia de Sud-Est. Totuşi, în urma Războiului pentru Succesiunea la Tronul Austriei, s-au înregistrat progrese remarcabil de rapide. La doar un deceniu după circumnavigaţia *Centurionului*, Războiul de 7 Ani (1757-1763) a fost primul în care nişte flote europene s-au desfăşurat în toată lumea, în Americi, în Pacific şi în Oceanul Indian, iar în vreme ce bolile tropicale au continuat să facă ravagii în rîndul flotelor, malnutriţia nu mai era o problemă atît de mare. Mai aproape de casă, amiralul Edward Hawke a reuşit să menţină o blocadă strînsă asupra portului Brest prin asigurarea unei aprovizionări constante cu alimente proaspete a corăbiilor staţionate acolo. „Credem că merită spus", a scris chirurgul James Lind din marina militară, „că 14.000 de oameni, închişi pe corăbii, ar trebui ca timp de şase-şapte luni, cît stau pe mare, să se bucure în continuare de o sănătate mai bună decît a multor oameni din locurile cele mai sănătoase de pe pămînt"[6]. Atenţia acordată alimentaţiei echipajului său i-a permis lui Hawke să sugrume comerţul negustorilor francezi, să controleze descurajata escadră de la Brest şi să împiedice reaprovizionarea oraşului pe cale maritimă. Atunci cînd francezii au spart blocada, în noiembrie 1759, cu 21 de corăbii, au pierdut şapte nave şi 2.500 de oameni care luptau sau fugeau de englezi pe ţărmurile stîncoase ale Golfului Quiberon[7].

Nu toate bolile erau specifice climei tropicale, iar navele erau incubatoare naturale ale unor boli contagioase ale căror cauze şi tratamente nu se cunoşteau. Denumite generic „friguri de corabie"[8], printre acestea se numărau tifosul, febra tifoidă, febra galbenă, dizenteria şi alte afecţiuni. Numele acestor boli, de obicei fatale, sînt cunoscute, dar simptomele lor, nu. Dizenteria se

caracterizează prin diaree cu mucus şi sînge. Febra tifoidă este cauzată de bacteria *Salmonella* şi se manifestă prin febră mare, dureri de cap, tulburări intestinale, inclusiv diaree, şi stare de toropeală. Foarte numeroşi în secolul al XVIII-lea în Europa şi la bordul navelor, păduchii răspîndeau tifosul, o rudă apropiată a febrei tifoide care provoacă febră mare, delir şi erupţii pe piele. Transmisă de ţînţari şi, prin urmare, mult mai răspîndită în unele regiuni tropicale, febra galbenă apare brusc şi are o evoluţie frecvent letală, nu înainte însă ca victimele sale să fie doborîte de febră, cefalee, sindrom hemoragic, afecţiuni hepatice şi alte simptome. Răspîndită tot de ţînţari, malaria este caracterizată prin febră, frisoane, greaţă şi anemie; netratată, este fatală.

Malnutriţia era o altă cauză principală a mortalităţii pe mare. Scorbutul era foarte des întîlnit în rîndul echipajelor nevoite să supravieţuiască[9] pe distanţe lungi mîncînd doar carne sărată sau peşte şi cereale, cel mai adesea sub formă de biscuiţi nesăraţi sau pesmet marinăresc. La sfîrşitul anilor 1700, marinarilor din Marina Regală Britanică li se dădeau săptămînal patru livre de carne sărată de vită, două livre de carne de porc, două pinte de mazăre, trei pinte de ovăz, opt uncii de unt adesea rînced şi 12 uncii de brînză. Unii marinari şi-au dat seama că legumele proaspete şi în special lămîile erau de neînlocuit în prevenţia scorbutului încă din secolul al XVI-lea, iar în 1615 căpitanul William Keeling de la Compania Indiilor de Est a observat acest lucru atunci cînd „am început să le dau cîte o cană [de jumătate de galon] de apă să bea noaptea şi de asemenea apă cu lămîie ca să nu se îmbolnăvească de scorbut”[10]. Mulţi îi atribuie lui James Lind demonstrarea eficacităţii lămîilor în prevenţia scorbutului după călătoria lui Anson[11], însă scrierile sale sugerează că nu cunoştea cu certitudine cauza şi tratamentul acestuia. Marina Regală a impus navelor obligaţia de a avea la bord antiscorbutice abia din 1796, iar prevederi similare au fost adoptate pe vasele comerciale peste încă 50 de ani.

Lichidele aveau aceeaşi importanţă ca şi alimentele. Apa curată se găsea greu şi era şi mai greu de păstrat. În cele mai

multe cazuri apa era scoasă din rîuri şi fluvii, în amonte de porturile prin care trec, Tamisa mai sus de Londra, de exemplu. Deşi sursa de apă era relativ curată, nu se putea păstra calitatea acesteia în călătoriile lungi. Scriind despre călătoria sa spre Asia de Sud-Est în 1614, guvernatorul general al Companiei Olandeze a Indiilor de Est, Gerard Reynst, a observant că „apa şi vinul luate în fiecare zi din cală sînt aşa de calde, de zici că dau în fiert, iar din pricina asta se strică multă mîncare”[12]. În afară de faptul că avea un gust groaznic, raţia obişnuită de apă – un litru pe zi pentru fiecare persoană de pe corăbiile spaniole în anii 1600 – nu era de ajuns pentru menţinerea sănătăţii. Un bărbat de 68 de kilograme care consumă 3.500 de calorii pe zi are nevoie în mod normal de aproximativ doi-trei litri de apă; în zonele cu climă foarte caldă sînt necesari cam zece litri[13]. La un deceniu după ce Reynst s-a plîns, a fost dezvoltată o metodă de distilare a apei sărate pentru a obţine apă de băut, însă îmbunătăţirile au fost lente. În 1762, Lind a făcut demonstraţia unui proces de distilare şi a recomandat echiparea cu distilatoare a navelor din Marina Regală. Opt ani mai tîrziu, parlamentul l-a recompensat pe Charles Irving cu 5.000 de lire sterline pentru un dispozitiv care putea produce aproape o sută de litri de apă de băut din trei sute de litri de apă sărată într-o oră[14]. În anii 1780, distilatorul de la bordul HMS *Bounty* distila doar vreo 12 galoane de apă într-o zi – nu atît pentru cei 117 oameni de pe navă, cît pentru încărcătura de fructe ale arborelui-de-pîine pe care încercau să o transporte în Indiile de Vest. În sfîrşit, în 1772, Marina Regală a cerut ca toate navele de război să aibă la bord un distilator. Echipajele şi pasagerii vaselor comerciale au fost şi de data aceasta mai puţin norocoşi. Reglementările britanice au cerut ca navele cu emigranţi administrate de stat să aibă la bord distilatoare abia din 1864, şi nici chiar atunci legea nu se aplica şi navelor cu administrare privată.

În Europa de Nord, înlocuitorul obişnuit al apei era berea. Documentele engleze din timpul campaniei Armadei arată că marinarii primeau cîte un galon de bere zilnic[15], raţia standard

timp de mai bine de două secole. În prima sa călătorie către Indii din 1598, Jacob van Neck scrisese: „Am băut ultima bere şi am început să bem prima noastră raţie de apă, vreo opt uncii sau patru măsuri în fiecare zi, şi trei măsuri de vin”[16]. Şi totuşi, berea putea fi preparată şi transportată doar în lunile de iarnă; în perioadele mai calde se acrea rapid. Provocarea consta în crearea unei beri care să reziste în timpul unei călătorii lungi fără să se răsufle sau să se acrească, proces ce pare să fi durat pînă la mijlocul secolului al XVIII-lea, cînd berarii au început să folosească mai mult hamei pentru a crea o bere mai stabilă şi mai alcoolizată. În ciuda acestei îmbunătăţiri, pe la mijlocul anilor 1600, cînd Marina Regală a început să opereze cu regularitate în Indiile de Vest, romul, un produs derivat din trestia-de-zahăr, a devenit băutura preferată. Un secol mai tîrziu, amiralul Edward Vernon a stabilit raţia de rom: „un amestec zilnic de un litru de apă la fiecare jumătate de pintă de rom… băut… de două ori pe zi, o porţie între orele 10 şi 12 dimineaţa şi cealaltă între 4 şi 6 după-amiază”[17]. Aspectul revoluţionar al ordinului lui Vernon a fost că romul nu mai putea fi băut sec. Pe lîngă apă, romul putea fi îmbogăţit şi cu o porţie de suc de lămîie şi zahăr, un predecesor nefinisat al cocteilului numit grog, în onoarea lui Vernon, căruia i se spunea „Old Grogram” datorită capei sale caracteristice făcute dintr-o pînză numită *grogram* (gogrenă). În 1789, răzvrătiţii de pe *Bounty* i-au abandonat într-o barcă pe foştii lor tovarăşi cu care împărţiseră merindele, dîndu-le, printre altele, şi un galon de rom, pe care locotenentul William Bligh l-a împărţit în raţii zilnice de cîte o linguriţă de om. Unii cred că datorită acestui fapt cei 19 naufragiaţi au reuşit să străbată 3.600 de mile într-o barcă de şapte metri lungime fără a pierde pe nici unul dintre ei.

Viaţa şi moartea în comerţul cu sclavi

Membrii echipajelor nu erau singurii afectaţi de boli sau malnutriţie pe mare, dar au fost protejaţi de lege împotriva celor

mai rele aspecte ale vieţii de la bordul navelor mult mai devreme decît sclavii sau ceilalţi pasageri. În funcţie de porturile lor de origine şi de destinaţie, călătorii transatlantici petreceau între cinci şi zece săptămîni pe mare în condiţii pe care aproape nici unul nu ar fi putut să şi le închipuie sau să le anticipeze. Soarta sclavilor era cu mult mai rea decît a oricui, iar relatările despre brutalitatea abjectă cu care erau trataţi au fost unul dintre motivele pentru care abolişionştii din Marea Britanie, Franţa şi Statele Unite au început să separe dezbaterea despre comerţul cu sclavi de cea privind instituţia sclaviei în sine. Viaţa de sclav pe plantaţii era îngrozitoare, dar, din punctul de vedere al apelului la emoţiile publice, descrierile condiţiilor teribile de la bordul vaselor de sclavi nu se puteau compara cu nimic altceva. Adresîndu-se parlamentului în 1806, ministrul Afacerilor Externe, Charles James Fox, a afirmat că „sclavia însăşi, oricît ar fi de odioasă, nu e nici pe departe [la fel de] rea precum negoţul cu sclavi”[18].

Nu s-au păstrat decît 15 relatări autobiografice ale unor sclavi africani şi transportaţi în coloniile britanice din Caraibe şi din America de Nord[19], iar dintre acestea numai una, cea a lui Olaudah Equiano[20], descrie în detaliu traversarea Atlanticului. Equiano şi-a scris relatarea după trei decenii de la călătoria sa, pe care o făcuse cînd avea cam 10 ani, şi, oricît de impresionantă a fost experienţa sa, povestea lui este, fără îndoială, nuanţată de cele auzite de la alţi sclavi. Mai directă şi mai realistă este mărturia publicată de Alexander Falconbridge, un „chirurg din negoţul african” din anii 1780 şi autorul unuia dintre numeroasele rechizitorii la adresa acestui comerţ formulate de persoane care l-au experimentat direct. „În timpul călătoriilor pe care le-am făcut”, scria Falconbridge, descriind practic îngroparea sclavilor sub punte,

> am fost adesea martor al efectelor fatale ale lipsei de aer curat. Voi da un exemplu, căci poate aşa vă veţi închipui cît de cît suferinţele acelor nefericite făpturi... După ce, din pricina ploii şi a vîntului, hublourile au trebuit să fie închise şi panourile-grătar să fie acoperite, au început pîntecarea [adică dizenteria] şi frigurile printre

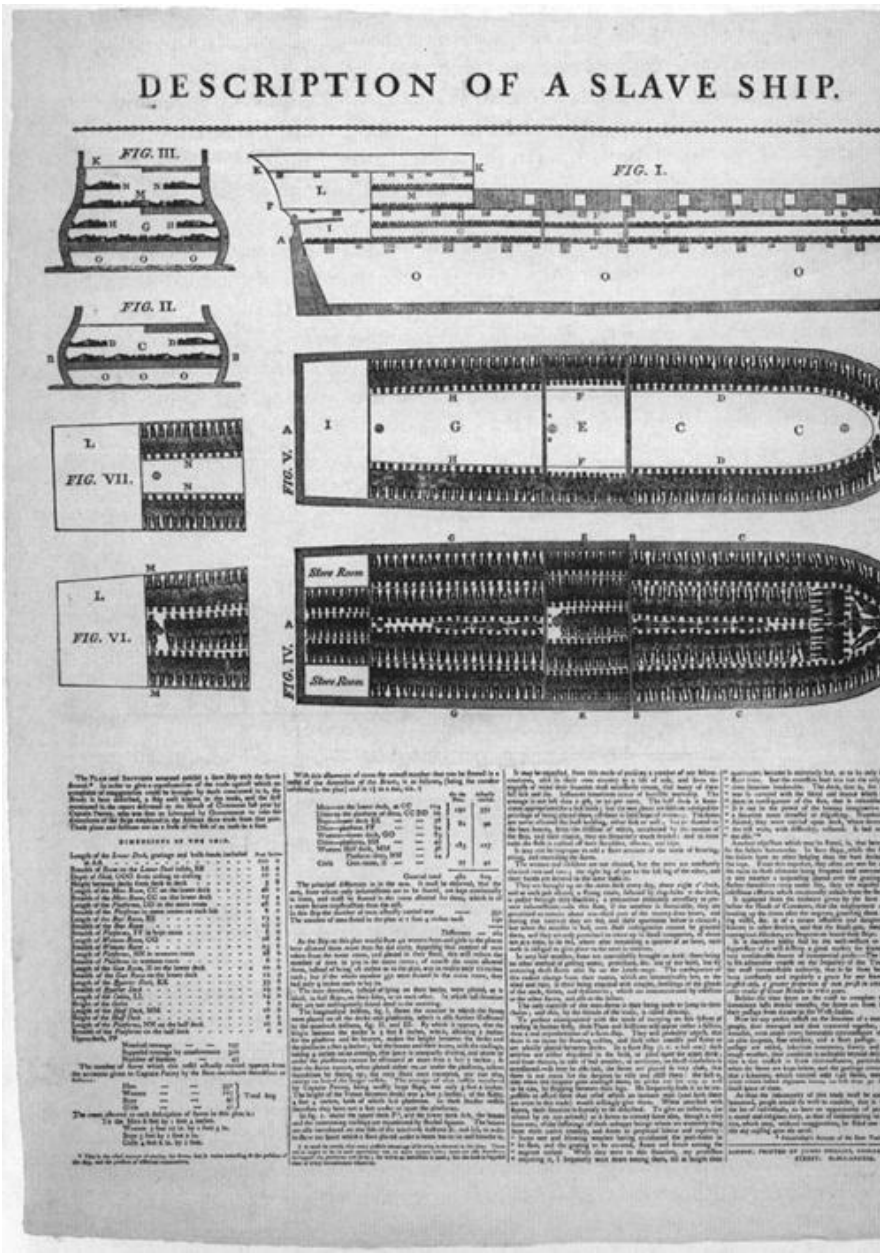
negri. În timp ce ei erau în această stare, eu trebuia să-mi fac meseria, aşa încît coboram adesea printre ei, pînă cînd în încăperile unde stăteau se făcea atît de cald, încît nu puteai sta acolo decît foarte puţină vreme. Dar căldura aceea aşa de mare nu era singurul lucru care făcea ca situaţia lor să fie de neîngăduit. Puntea, adică podeaua încăperilor unde se aflau aceştia, era aşa de plină de sînge şi mucus din pricina pîntecării, încît semăna cu o meserniţă. O situaţie mai îngrozitoare şi mai scîrboasă este dincolo de orice închipuire. După ce mai mulţi sclavi cădeau în nesimţire, erau căraţi pe punte, unde mureau o grămadă, iar restul erau readuşi la viaţă cu chiu, cu vai[21].

Spaţiul alocat fiecărui sclav era de numai cinci-şase picioare pătrate (0,5-0,6 metri pătraţi), iar înălţimea dintre punţi de obicei nu-ţi permitea să stai în picioare[22]. În 1788, Sir William Dolben propunea reglementarea numărului de sclavi care puteau fi transportaţi pe o navă pentru a reduce numărul de decese de pe vasele cu sclavi britanice de la zece mii anual. Această lege a fost anulată după trei ani din cauza opoziţiei negustorilor şi a identificării abolirii cu revoluţionarii francezi[23].

Aboliţionişti căutau, de asemenea, să lege nedreptatea comerţului cu sclavi de situaţia membrilor echipajelor de pe vase, al căror tratament nu era cu mult mai bun decît cel aplicat captivilor lor. Echipajul se adăpostea sub o prelată ruptă de pe punte, deoarece punţile gemene erau rezervate sclavilor. Echipajul primea mai puţină hrană în comparaţie cu marinarii de pe vasele comerciale sau militare şi nu i se permitea consumul de băuturi alcoolice. Ofiţerii îşi tratau echipajele cu o sălbăticie ieşită din comun pentru că, aşa cum explica Falconbridge, „acest negoţ ce nu-şi are justificare ajunge să-i facă pe oameni nesimţitori şi să-i determine *să le placă să-i chinuie* pe semenii lor”. Falconbrigde descrie nesfîrşite „acte de barbarie înfăptuite de ofiţerii din negoţul cu sclavi”[24], inclusiv bătăi, biciuiri, scufundarea în apă şi alte umilinţe care duceau la dezertări şi sinucideri.

Mişcarea care milita pentru interzicerea comerţului cu sclavi a cuprins întreaga zonă atlantică, dar pentru a asigura votarea Constituţiei Statelor Unite în 1787 aboliţionişti americani au trebuit să amîne problema şi să o reia abia în 1808, cînd guvernul

a interzis acest comerţ, la un an după Marea Britanie, dar cu şapte ani înaintea oricărui alt guvern european. Cu toate că importul de sclavi era ilegal, punerea în aplicare a legii în apele teritoriale americane a fost complicată de faptul că negoţul cu sclavi între state care se făcea pe mare – de exemplu, de la Charleston la New Orleans – rămînea legal, iar guvernul nu a făcut nici un efort serios de a interzice negustorii de sclavi pînă în anii 1820.



Transportul de călători către colonii

Deşi rata de supravieţuire a sclavilor era mai scăzută decît cea a călătorilor liberi, diferenţa este mai mică decît s-ar putea presupune – fapt ce nu se răsfrînge pozitiv asupra transportului

de sclavi, dar care sugerează condiţiile deplorabile ale vieţii la bordul vaselor pentru majoritatea oamenilor. Primele legi naţionale care urmăreau să diminueze ororile fizice ale comerţului cu sclavi le-au precedat pe cele menite să garanteze nişte standarde minime pentru cei care nu erau sclavi, deşi există exemple de legi coloniale în America de Nord ce vizau ameliorarea condiţiilor pentru călătorii liberi. Pe măsură ce coloniile britanice din America de Nord au început să prospere în secolul al XVIII-lea, au început să atragă şi imigranţi din afara Marii Britanii, inclusiv hughenoţi francezi şi germani din Renania. Francezii au avut tendinţa de a migra către coloniile din Sud, unii dintre ei ajungînd să le cunoască datorită implicării lor în comerţul cu sclavi, în timp ce germanii tindeau să se îndrepte spre Philadelphia. Un imigrant german a scris despre experienţa sa în 1725: „Călătoria pe corabie este aşa cum o ia fiecare. În ceea ce mă priveşte, aş zice că este o călătorie plăcută dacă îţi iei cu tine merindele cu care eşti obişnuit şi dacă îţi ţii imaginaţia în frîu”[25]. Dar zilele de glorie ale „marii migraţii” către Noua Anglie erau de mult apuse şi asemenea imagini optimiste ale traversării Atlanticului erau probabil rare în secolul al XVIII-lea. Se pare că mai mulţi ar fi fost de acord cu Gottlieb Mittelberger, care a părăsit Germania în 1750 pentru a prelua timp de patru ani un post de organist în Pennsylvania. Iniţial, Mittelberger nu a avut nici o intenţie de a scrie despre experienţele sale, făcînd acest lucru doar pentru a-i avertiza pe călătorii nevinovaţi în legătură cu „starea tristă şi mizerabilă a celor care călătoresc din Germania către Lumea Nouă şi cu faptele iresponsabile şi nemiloase ale negustorilor olandezi de oameni şi ale emisarilor lor ce fură oameni. Fiindcă aceştia răpesc germani sub tot felul de motive înşelătoare şi îi dau pe mîna marilor negustori olandezi de suflete omeneşti. Cei din urmă cîştigă mulţi bani din acest negoţ”. Felul cum descrie viaţa de la bord este o litanie de agonii aproape imposibil de diferenţiat de relatarea făcută de Falconbridge referitoare la vasele cu sclavi:

În timpul călătoriei nava este plină de semne jalnice ale mizeriei – miasme, aburi,

ororі, vomă, tot felul de rău de mare, friguri, pîntecare, dureri de cap, căldură, astupare, buboaie, scorbut, schir, pleasnă şi alte asemenea suferinţe, toate pricinuite de vîrstă şi de merindele foarte sărate, în special de carne, precum şi de apa foarte rea şi murdară, care aduce distrugere şi moarte multora. Pe lîngă acestea se adaugă şi merindele puţine, foamea, setea, îngheţul, căldura, umezeala, teama, suferinţa, necazul şi jalea, ca şi alte nenorociri[26].

Cu o asemenea mărturie apotropaică pusă în circulaţie, este de mirare că s-a mai gîndit cineva să plece din Europa spre America, însă au fost mulţi amatori. Dintre cei 11,4 milioane de călători care s-au îndreptat către Americi între anii 1500 şi 1820, 2,7 milioane erau europeni[27]; restul – mai mult de trei sferturi din total – erau sclavi africani.

Balanţa de putere în Europa secolului al XVIII-lea

Stimulentele pentru traversarea Atlanticului au fost conflictele religioase, războaiele, foametea, aparenta abundenţă de oportunităţi şi diminuarea ameninţării piraţilor şi corsarilor. Pînă în secolul al XVIII-lea, securitatea teritoriilor de peste mări a fost garantată din ce în ce mai mult de puterea navală a ţărilor de care aparţineau, iar guvernele Angliei, Franţei şi Republicii olandeze îşi asumau în afacerile transoceanice un rol care anterior fusese lăsat în seama unor interese private. Dar nu a existat o corespondenţă directă între o flotă militară puternică şi o marină comercială dezvoltată. Republica olandeză a continuat să se implice foarte mult în domeniul transporturilor chiar şi atunci cînd flota sa militară era în declin; francezii au construit o imensă flotă militară şi aveau o marină comercială prosperă, deşi negustorii exercitau o influenţă relativ scăzută în cercurile navale; iar flota militară a Rusiei a antedatat crearea flotei comerciale cu totul. Anglia a fost ţara în care obiectivele politicii navale şi ale politicii externe s-au apropiat cel mai mult de obiectivele negustorilor.

Flotele statelor nu s-au luptat între ele în mod regulat dincolo

de Marea Mediterană sau zona europeană a Atlanticului pînă în „al doilea război de 100 de ani” (1689-1815) dintre Anglia şi Franţa. Pe cînd cele mai multe dintre acţiunile flotelor din timpul războaielor anglo-olandeze s-au desfăşurat în Canalul Mînecii sau în sudul Mării Nordului, între Revoluţia Glorioasă a Angliei din 1688 şi sfîrşitul Războaielor Napoleoniene, Anglia şi Franţa şi aliaţii lor s-au aflat în război timp de 63 de ani şi au purtat aproximativ 40 de bătălii navale majore, dintre care doar două au avut loc în Europa de Nord. Cauzele proxime ale conflictelor individuale au fost diferite, dar toate au avut în comun scopul de a nu lăsa o singură putere – Marea Britanie, Franţa sau Spania – să domine afacerile europene, ceea ce explică modificarea alianţelor la periferii. Războaiele au avut consecinţe enorme în afara Europei, dintre care cea mai importantă a fost afirmarea Marii Britanii ca prima putere cu adevărat globală, rezultat care nu a putut fi anticipat: nu a existat nici o Mare Britanie pînă la Actul de Unire din 1707, iar 70 de ani mai tîrziu Revoluţia Americană a costat Marea Britanie scump, atît din punctul de vedere al teritoriului, cît şi al prestigiului.

Susţinerea unor campanii prelungite în mări aflate foarte departe implica echipaje sănătoase, fonduri adecvate pentru operaţiuni constante şi baze în alte teritorii, probleme rezolvate mai întîi în timpul Războiului de Nouă Ani sau al Războiului pentru Succesiunea Engleză[1*].

În 1688, cînd protestantul olandez Wilhelm al III-lea de Orania şi soţia sa, Maria, l-au înlocuit pe Iacob al II-lea al Angliei, tatăl catolic al Mariei, Franţa era în război atît cu Olanda, cît şi cu Anglia. Deşi între cele două state în care domnea Wilhelm exista un acord naval, englezii şi olandezii au avut diferite motive pentru a lupta cu Franţa şi nu a existat o coordonare perfectă. Mulţi englezi l-au considerat în mod justificat pe Wilhelm un uzurpator, iar susţinătorii lui suspectau marina militară de simpatii iacobite. În măsura în care acest lucru ar fi fost adevărat, se poate să fi reflectat un respect profesional pentru calităţile lui Iacob în arta navigaţiei. În calitate de comandant suprem al flotei,

se remarcase în timpul războaielor anglo-olandeze, cînd unul dintre ofiţeri l-a descris ca fiind „mai cunoscut în aceste mări decît mulţi alţi căpitani care sînt acum în flota sa; este general, soldat, pilot, căpitan, marinar; pe scurt, este tot ce poate fi un om”[28]. Oricum, avînd în vedere că Wilhelm reuşise să se ferească de flota engleză şi că realizările marinei militare după debarcarea sa erau mediocre, existau motive de îngrijorare, mai ales după ce francezii au învins o flotă anglo-olandeză în bătălia de la Beachy Head (sau Béveziers).

Flota engleză nu a putut fi redusă din cauza atenţiei sporite a guvernului faţă de afacerile navale şi pentru că administraţia navală franceză şi viziunea sa strategică erau inadecvate pentru un război naval prelungit[29]. În ciuda grijii lor meticuloase, pregătirile prevăzute de ministrul Afacerilor Navale, Colbert, şi de fiul şi succesorul său, Seignelay, nu s-au dovedit a fi la nivelul exigenţelor ostilităţilor. Cînd a început războiul, existau deficienţe de implementare la toate nivelurile: cerinţele de echipaj nu au putut fi îndeplinite, vasele erau într-o stare proastă, armamentul promis întîrzia, iar proviziile alterate îmbolnăveau echipajele. Aveau şi englezii problemele lor şi au recurs la recrutare silită pentru a umple listele de serviciu ale navelor. O navă avea un efectiv de peste 600 de oameni, dintre care aproape două treimi erau marinari de rînd („marinari inferiori”, diferiţi de „cei mai pricepuţi şi mai harnici… socotiţi *apţi* în registrele marinei militare”[30]), iar dintre aceştia, 120 nu mai fuseseră niciodată pe mare. După cum se plîngea amiralul Edward Russell, „partea cu lupta este cea mai mică problemă dintre cele pe care le întîmpină un amiral al flotei engleze”[31].

O altă preocupare era finanţarea operaţiunilor şi infrastructurii flotei militare. În secolul al XVII-lea, Anglia şi Franţa construiseră sau reînnoiseră baze navale, şantiere navale şi instalaţii portuare şi se îngrijiseră de bunăstarea marinarilor lor, construind spitale pentru răniţi şi asigurînd fonduri pentru veterinari şi văduve[32]. Navele de război în epoca vaselor cu pînze necesitau foarte multă mînă de lucru şi menţinerea echipajelor în

formă maximă avea să rămînă o problemă majoră şi în secolul al XIX-lea. Finanţarea operaţiunilor şi a infrastructurii navale s-a dovedit a fi sensibilă la îmbunătăţiri. Bugetarea inadecvată care stînjenea de mult instituţia navală a Angliei a fost remediată oarecum în 1694, cînd negustorul şi întreprinzătorul scoţian William Paterson a făcut un împrumut de 1,2 milioane de lire, ai cărui subscriptori au devenit Guvernatorul şi Compania Băncii Angliei[33]. Această instituţie a devenit bancherul şi administratorul datoriilor guvernului şi a crescut flexibilitatea cu care statul îşi aborda obligaţiile financiare pe timp de război şi pe timp de pace. Administrînd datoria naţională şi garantînd disponibilitatea creditelor, banca se asigura că guvernul poate purta războaie, fie direct, fie prin subvenţii către aliaţii de pe continent. Banca Angliei a fost cu mult înaintea oricăror instituţii de acest gen din Europa, cu excepţia Olandei – politicile băncii era numite „finanţe olandeze" –, şi a oferit statului insular un avantaj diplomatic şi militar fără precedent.

Un flux constant de venituri şi progresele din administraţie le-au permis britanicilor să menţină un ritm mai alert şi mai susţinut de funcţionare decît avusese vreo flotă militară pînă atunci şi să facă acest lucru din ce în ce mai departe de apele teritoriale. Cum urmau să arate lucrurile s-a văzut în campania din 1694-1695, cînd, în loc să se întoarcă din Marea Mediterană în Anglia pentru aprovizionare şi reparaţii, amiralul Edward Russell a acostat în Cádiz; a fost prima dată cînd o escadră britanică a iernat într-un port străin. Asemenea operaţiuni la mare distanţă pe termen lung au devenit o regulă în secolul al XVIII-lea. Alte indicii ale noii orientări a ambiţiilor navale ale Angliei erau finalizarea noului şantier naval regal de la Plymouth, în vestul Canalului Mînecii şi la nord de Brest, şi încheierea unei alianţe cu Portugalia care a permis vaselor englezeşti să se reaprovizioneze la Lisabona.

La patru ani după încheierea Războiului de 9 Ani, Carol al II-lea al Spaniei a murit, lăsîndu-i tronul lui Filip de Anjou – fiul surorii lui Carol şi nepotul lui Ludovic al XIV-lea. Faptul că Franţa

şi Spania erau guvernate de Casa de Bourbon a determinat Anglia şi Republica olandeză să declare război. În afară de calculele politice, negustorii olandezi şi englezi au văzut o ocazie de a-şi intensifica schimburile comerciale cu Indiile de Vest în detrimentul Spaniei. În iulie 1702, în prima bătălie din Războiul pentru Succesiunea la Tronul Spaniei, armata anglo-olandeză sub comanda lui George Rooke a distrus flota spaniolă a Indiilor şi navele de escortă franceze în portul spaniol Vigo. Atacul a început după ce o mare parte din încărcătură fusese dusă pe ţărm, dar pierderea navelor a stînjenit comerţul transatlantic al Spaniei, partea leului revenindu-le negustorilor francezi, şi a deschis Indiile de Vest intruşilor englezi şi olandezi. Consecinţe strategice mai semnificative a avut capturarea de către britanici a Gibraltarului şi a portului Mahón din Minorca. Un atac asupra Toulonului a dat greş în cele din urmă, dar nu înainte ca francezii să sabordeze 50 de nave pentru a nu fi capturate. Cu două baze în vestul Mediteranei şi cu flota franceză scufundată la Toulon, Marina Regală putea să garanteze accesul negustorilor britanici la comerţul profitabil al Mediteranei, să saboteze comerţul Franţei cu Levantul şi să-i supravegheze pe corsarii din Africa de Nord. Cu toate că Minorca a fost pierdută în timpul Războiului de 7 Ani, Gibraltarul avea să se dovedească o rampă de lansare pentru extinderea puterii britanice în estul Mediteranei, mai ales în Egipt, iar pînă în anii 1950 a fost o verigă vitală a lanţului de porturi britanice care lega Malta şi Suezul de Marea Roşie, India, Hong Kong şi Australia.

În anii 1730, Marea Britanie deţinea cea mai puternică flotă militară din lume[34], probabil egala celor deţinute de Spania şi Franţa la un loc. Pe lîngă bazele sale din Anglia, avea avanposturi mediteraneene în Gibraltar şi Minorca, Antigua şi Jamaica în Caraibe, precum şi nave staţionate din Barbados pînă la Boston şi acces la facilităţile marinei militare din Bombay, ramura navală a Companiei Indiilor de Est de la începutul secolului al XVIII-lea. Chiar şi aşa, în afară de cucerirea oraşului Portobelo[35] de pe coasta caraibiană a statului Panama cu doar cinci nave,

operaţiunile navale decisive din rimpul Războiului pentru Succesiunea la Tronul Austriei s-au limitat la apele europene. Dar experienţa campaniilor la mare distanţă avea să se dovedească a fi de nepreţuit pentru englezi, lecţiile învăţate cu greu din conflictele navale fiind folosite de aceştia în campaniile din timpul Războiului de 7 Ani[36]. Amploarea războiului maritim era complet diferită, iar uimitoarea blocadă şi apoi distrugerea flotei din Brest au reprezentat una dintre cele trei bătălii purtate în apele europene. Între 1757 şi 1759, escadre navale britanice şi franceze formate din maximum 11 nave de linie au luptat în Oceanul Indian în sprijinul Companiilor Indiilor de Est şi al aliaţilor acestora[37], iar după intrarea Spaniei în război nave ale Marinei Regale au ajuns din India în Filipine pentru a captura Manila. Cu toate acestea, cele mai dispersate operaţiuni au avut loc în Americi. În 1758, 20 de nave au luat parte la capturarea fortăreţei franceze Louisbourg din estul provinciei Nova Scotia. De acolo flota a urcat pe fluviul Sfîntul Laurenţiu şi a reuşit să debarce trupe mai sus de Québec, fapt care a permis cucerirea din spate a oraşului şi a pregătit terenul pentru cucerirea Montréalului şi a întregii Canade. Oricît de vast era acest teritoriu, populaţia sa era mult mai mică decît a celor 13 colonii aflate mai la sud; şi, din punct de vedere comercial, posesiunile nord-americane ale Marii Britaniii păleau în comparaţie cu plantaţiile sale din Caraibe. George al III-lea a afirmat într-o scrisoare către primul lord al mării în toiul Revoluţiei Americane: „Dacă vom pierde insulele noastre cu plantaţii de trestie-de-zahăr, va fi cu neputinţă să strîngem bani pentru a purta mai departe război; insulele trebuie apărate, chiar şi cu riscul unei invazii pe această insulă”[38]. Marea Britanie nu a fost niciodată în primejdie în timpul Revoluţiei Americane, iar insulele Caraibe ale Marii Britanii au fost păstrate. Dar, în mod surprinzător, cele 13 colonii rebele şi-au cîştigat independenţa.

Cauzele proxime ale revoluţiei americane pot fi găsite în politicile coroanei implementate în urma Războiului de 7 Ani, dar rădăcinile încrederii în sine a coloniştilor pot fi identificate chiar din secolul anterior. Aproape ignoraţi de rege şi parlament în timpul Revoluţiei din Anglia din anii 1640, negustorii şi pescarii de cod din America de Nord britanică îşi obţinuseră un loc în comerţul cu Indiile de Vest[39], care, defrişate pentru a face loc trestiei-de-zahăr, depindeau de America de Nord, de unde importau o mare parte a alimentelor şi practic tot lemnul de care aveau nevoie. Ca urmare, America de Nord britanică a cunoscut o dezvoltare explozivă a construcţiilor navale în secolul al XVIII-lea, de unde proveneau aproximativ o treime din navele flotei comerciale britanice. Constructorii de nave americani au lansat la apă aproximativ o mie de vase în anii 1600, majoritatea relativ mici după standardele acelor vremuri şi necompetitive cu vasele mai mari construite în Anglia, dar foarte potrivite pentru comerţul din vestul Atlanticului şi din Caraibe[40]. Marinarii şi constructorii de nave din colonii beneficiau de Legile navigaţiei, care le permiteau să activeze sub pavilon britanic şi să construiască vase pentru proprietari britanici. Cu toate acestea, pe ansamblu, coloniştii erau profund nemulţumiţi de interdicţiile din Legile navigaţiei, ale căror aşteptări erau nerealiste pentru simplul motiv că nu existau suficiente nave care să deservească toate coloniile îndepărtate ale Marii Britanii. Mai mult decît atît, conform legii, mărfurile europene importate în colonii trebuiau să fie mai întîi descărcate şi apoi reîncărcate în Anglia. Această reexportare cauza întîrzieri inutile, creştea costurile de manipulare şi ducea la impunerea unor taxe vamale duble în cazul unor bunuri – pentru importarea în şi exportarea din Anglia. Numărul mărfurilor care puteau fi exportate doar în Anglia, şi nu către coloniile britanice, cu atît mai puţin în porturi străine, a crescut constant[41]. Pînă în anii 1750, printre acestea se

numărau zahărul, melasa şi orezul, minereul de cupru şi fier, tutunul şi bumbacul, precum şi materiale navale cum ar fi gudronul, cheresteaua, smoala şi cînepa, iar ca rezultat, contrabanda era imposibil de controlat.

Deşi sistemul financiar îi dădea Marii Britanii flexibilitatea de a purta războaie mai uşor decît duşmanii săi, conflictele din secolul al XVIII-lea au fost extrem de costisitoare. Pentru a atenua costurile serviciului datoriilor şi a plăti pentru apărarea continuă a coloniilor din America de Nord – inclusiv a celor cîştigate de la Franţa în Războiul de 7 Ani –, guvernul a impus taxe menite să ducă la creşterea veniturilor şi reglementarea comerţului, a aplicat Legile navigaţiei mai strict pentru a preveni comerţul ilicit cu coloniile nonbritanice din Indiile de Vest şi a transferat jurisdicţia asupra cazurilor de contrabandă de la curţile provinciale, unde era practic imposibil ca guvernul să aibă cîştig de cauză, la curţile viceamiralităţii. Rezistenţa faţă de aceste politici a luat multe forme şi a atins punctul culminant în anul 1773, odată cu aşa-numitul Boston Tea Party. În acea primăvară, parlamentul dăduse Companiei Indiilor de Est permisiunea de a primi o bonificaţie de export pe ceaiul exportat către Irlanda şi America de Nord. Acest lucru a permis Companiei să stabilească preţuri mai scăzute decît contrabandiştii, dar cu un cost pentru vistieria statului de aproximativ 60.000 de lire sterline pe an. Dezbaterile care au urmat au pus accent pe principiul impozitării coloniilor. În ciuda predicţiilor sumbre ale unor parlamentari precum William Dowdeswell – „Îi spun nobilului Lord acum: dacă nu opreşte acest impozit, nu vor lua ceaiul”[42] –, prim-ministrul Lord North a refuzat să se mai gîndească.

Cînd trei nave ale Companiei Indiilor de Est au ajuns la Boston, cetăţenii au cerut ca ceaiul lor să fie trimis înapoi în Anglia. Un impas a fost soluţionat atunci cînd 30-60 de colonişti au urcat la bordul vaselor şi au aruncat încărcăturile lor în apă. Drept răzbunare, parlamentul a adoptat Legile intorelabile (sau coercitive), care anulau carta Coloniei Golfului Massachusetts, închideau portul Boston, permiteau ca procesele împotriva

agenţilor coroanei să fie judecate în Anglia şi le cereau cetăţenilor să cantoneze soldaţi în casele lor[43]. Toate prevederile, în afară de ultima, se aplicau doar Massachusettsului, dar, în semn de solidaritate, multe colonii şi-au închis porturile pentru navele din Anglia, iar în toamna anului 1774 a avut loc la Philadelphia Primul Congres Continental. În februarie 1775, parlamentul a strîns laţul votînd Legea restrictivă, care le interzicea pescarilor din Noua Anglie „accesul la orice zonă de pescuit... din zona Newfoundland... sau din orice altă parte a coastei Americii de Nord”[44]. Două luni mai tîrziu, un regiment britanic trimis să îi adune pe liderii rebelilor din Lexington, Massachusetts, a luptat cu miliţiile locale în prima confruntare a Revoluţiei Americane.

Şansele patrioţilor erau slabe. Marina Regală menţinea peste două duzini de nave de linie în apele Americii de Nord; coloniile nu aveau nici una. Deşi coloniile construiseră mii de nave comerciale în secolele XVII-XVIII, acestea nu aveau practic nici o experienţă în construirea navelor de război şi aveau acces limitat la tunuri, muniţii sau praf de puşcă pentru nave. Puţini colonişti aveau experienţă navală şi majoritatea eforturilor coordonate au dat greş, în special două încercări de a pune mîna pe nişte praf de puşcă în Bermude şi în Bahamas şi o expediţie catastrofală în Golful Penobscot în care toate cele 39 de nave au fost pierdute într-o tentativă prost gîndită de a cuceri un mic fort britanic din Castine, Maine[45]. Puţinele succese înregistrate pe mare au avut la bază, în mod invariabil, iniţiative individuale, aproape întotdeauna ale unor corsari care aveau mandate emise fie de Congresul Continental, fie de anumite state. De asemenea, corsarii americani au jucat un rol vital, transportînd material de război furnizat de simpatizanţi francezi şi olandezi, mai ales via Caraibe, deşi un astfel de sprijin era riscant pentru toţi cei implicaţi. Drept represalii, nişte corsari şi navele de război britanice au capturat încărcături şi porturi comerciale olandeze din Caraibe, Africa de Vest şi Asia de Sud[46].

Francezii erau bucuroşi să sprijine un duşman al Marii Britanii fără a porni un război război efectiv, dar diplomaţii americani au

făcut presiuni persistente pentru o relaţie mai hotărîtă şi în februarie 1778 Franţa a semnat Tratatul de prietenie şi comerţ. Acest lucru nu s-ar fi întîmplat fără un succes mai puţin răsunător al flotei de apă dulce a americanilor în bătălia de lîngă Insula Valcour de pe Lacul Champlain. Britanicii speraseră să izoleze Noua Anglie de restul coloniilor coborînd pe Lacul Champlain, între New York şi Vermont, pînă în valea fluviului Hudson[47]. Pentru a contracara această ameninţare, Benedict Arnold a adunat o mică forţă armată formată din soldaţi şi constructori de nave la Skenesborough, New York, şi a construit o flotă alcătuită din trei galere, un cuter şi opt canoniere cu fundul plat numite *gundalows*. În octombrie 1776, flota lui Arnold a purtat o luptă de patru zile împotriva celor cinci nave de război, 20 de canoniere şi 28 de bărci mari cu vîsle ale căpitanului Thomas Pringle. Bătălia a fost o înfrîngere tactică, dar o victorie strategică pentru Arnold deoarece Pringle a fost nevoit să-şi amîne înaintarea spre sud pînă în primăvara anului următor. În acest timp, armata continentală şi-a consolidat poziţia în valea fluviului Hudson şi, cînd s-a reluat lupta, americanii au silit trupele engleze să se predea la Saratoga, New York. Acesta a fost succesul care i-a convins pe francezi că rebelii ar putea cîştiga războiul[48].

În 1780, o flotă franceză l-a adus pe contele de Rochambeau cu o armată de 6.000 de soldaţi ca să-l susţină pe generalul George Washington. În martie, contele de Grasse a plecat spre America de Nord prin Indiile de Vest. Pe 30 august 1781, flota sa formată din 28 de nave de linie a ajuns în Golful Chesapeake, unde au debarcat alţi 3.300 de soldaţi francezi care urmau să participe la asediul condus de Washington şi Rochambeau împotriva generalului Charles Cornwallis şi care apoi s-au poziţionat în Peninsula Yorktown. Cîteva zile mai tîrziu, contraamiralul Thomas Graves din Marina Regală a plecat din New York spre Chesapeake, ajungînd pe 5 septembrie. În loc să atace în timp ce navele lui de Grasse erau la ancoră, Graves a format linia de bătaie. Flota franceză se afla în afara golfului, într-o oarecare

dezordine, şi Graves a atacat, dar, ca urmare a unor semnale contradictorii, divizia din ariergardă aproape că nu a luat parte la bătălia de la Virginia Capes[49]. Francezii au pierdut aproximativ două sute de oameni, de două ori mai mulţi decît britanicii, dar i-au atras pe aceştia departe de Chesapeake şi au împiedicat o joncţiune între Graves şi Cornwallis. Vîntul slab din următoarele cîteva zile a împiedicat reluarea bătăliei, dar pe 10 septembrie de Grasse era din nou în Chesapeake. Prins între flota franceză şi armata continentală, Cornwallis a capitulat pe 19 octombrie, iar independenţa declarată de Statele Unite cu cinci ani în urmă a fost asigurată.

Războiul dintre Franţa şi Marea Britanie a continuat în Caraibe şi Oceanul Indian, unde viceamiralul Pierre André, Bailli de Suffren, a condus o campanie impresionantă. Suffren plecase din Franţa în acelaşi timp cu de Grasse, iar după ce a împiedicat preluarea de către britanici a Coloniei olandeze a Capului din sudul Africii, în februarie 1782 a ajuns să comande forţele navale franceze din Oceanul Indian[50]: trei nave cu cîte 74 de tunuri, şapte cu cîte 64 şi două cu cîte 40. Britanicii cuceriseră portul Trincomalee din Sri Lanka de la olandezi şi se luptau cu Hyder Ali, sultanul statului Mysore şi un aliat al francezilor în sudul Indiei. În ciuda faptului că era depăşit numeric şi nu avea nici o bază locală – a fost forţat să ierneze în Acehul dominat de olandezi din Sumatra –, Suffren a cucerit portul Trincomalee în august 1782 şi în anul următor i-a împiedicat pe britanici să captureze Cuddalore cu patru zile înainte de a primi vestea despre negocierile de pace. În drum spre casă, Suffren a revenit la Cape Town, unde ofiţerii britanicii împotriva cărora tocmai luptase au recunoscut fără ezitare modul strălucit în care a condus campania din India: „Bunii olandezi m-au primit ca pe Mîntuitorul lor”, a scris Suffren, „dar, dintre laudele care m-au flatat cel mai mult, nici una nu mi-a făcut mai multă plăcere decît stima şi consideraţia arătate de englezii care sînt aici”[51]. Succesul său nu a afectat cu nimic balanţa de putere de pe subcontinent, iar lecţiile tactice şi strategice pe care acesta le-a împărtăşit

subalternilor săi aveau să fie măturate în Revoluţia Franceză un deceniu mai tîrziu.

Revoluţia Franceză şi Războaiele Napoleoniene[52]

La fel cum animozitatea dintre Anglia şi Republica olandeză a supravieţuit trecerii Angliei de la monarhie la commonwealth şi înapoi la monarhie în secolul al XVII-lea, ura francezilor faţă de perfidul Albion a rezistat revoluţiei de la monarhie la republică şi apoi la imperiu, din 1789 pînă în 1815. La opt luni după ce Franţa a declarat război Marii Britanii, în 1793, viceamiralul Samuel Hood a acceptat predarea Toulonului de către regaliştii francezi, dar în acest fel a deviat resurse de la campania mai urgentă de cucerire a coloniilor franceze din Caraibe, care era sursa a 40% din comerţul său extern şi două treimi din marina comercială. Englezii au cucerit o serie de insule, dar succesul lor iniţial a fost subminat de o combinaţie între anumite prezumţii despre coloniştii francezi şi pierderea a aproximativ 65.000 de oameni, inclusiv vreo 20.000 de marinari, din cauza unor boli tropicale între 1793 şi 1801. Chiar şi victoria tactică cu care s-a încheiat bătălia din Gloriosul 1 iunie 1794 – purtată atît de departe în larg, încît nu a putut fi asociată cu nici un punct de reper – a fost un eşec strategic deoarece britanicii nu au reuşit să împiedice un convoi de cereale să ajungă în Franţa, unde era mare nevoie de ele.

Atenţia s-a îndreptat din nou înspre Marea Mediterană în 1798, cînd amiralul Horatio Nelson a fost însărcinat să supravegheze o flotă franceză care se aduna la Toulon sub comanda lui François-Paul Brueys d'Aigalliers. „O vijelie foarte puternică”[53] l-a obligat pe Nelson să-şi părăsească postul tocmai în timp ce Brueys pleca spre Egipt cu o armada de 20 de nave de război, 300 de transportoare şi mai mult de 30.000 de soldaţi sub comanda lui Napoleon Bonaparte. La început neştiind care era destinaţia lui

Brueys şi lipsindu-i navele potrivite pentru cercetarea poziţiilor inamicului – „De-ar fi să mor chiar acum, în inima mea s-ar afla adînc întipărită *lipsa fregatelor*”[54] –, Nelson i-a ajuns din urmă pe francezi în Egipt chiar după ce armata lui Napoleon debarcase. Brueys îşi ancorase cele 13 corăbii şi patru fregate ale sale în apropiere de Abukir, la est de Alexandria[55], dar a făcut două greşeli de calcul cruciale: că Nelson nu va ataca pînă dimineaţă şi că navele sale nu trebuiau să-şi pregătească de luptă tunurile îndreptate către ţărm deoarece Nelson nu ar fi putut ataca din partea aceea. A fost dezamăgit în ambele cazuri. Nelson a atacat imediat şi a trimis cinci nave între linia francezilor şi ţărm pentru a obţine o victorie tactică şi strategică zdrobitoare care i-a costat pe francezi 11 nave de linie şi două fregate, armata rămînînd blocată în Egipt timp de doi ani.

Între timp, Napoleon se întorsese în Franţa şi, în calitate de prim-consul, înregistrase o serie de victorii uimitoare asupra unor armate continentale. Marea Britanie a subvenţionat mai multe ţări pentru a le menţine în război, dar au apărut ostilităţi din cauza insistenţelor Marinei Regale cu privire la dreptul de a le percheziţiona navele pentru a căuta mărfuri de contrabandă. La sfîrşitul anului 1800, Rusia, Prusia, Suedia şi Danemarca au declarat o politică de neutralitate armată, impunînd embargo asupra navelor britanice în porturile lor şi refuzînd Marinei Regale dreptul de a percheziţiona navele neutre. Eforturile diplomatice de a schimba politica daneză au eşuat, iar în martie 1801 amiralul Sir Hyde Parker şi Nelson au pornit spre Marea Baltică cu 39 de nave. Un atac preventiv asupra oraşului Copenhaga pentru a împiedica Danemarca să treacă în tabăra francezilor i-a constrîns pe danezi să ridice embargoul[56] (Rusia şi Suedia le-au urmat în scurt timp exemplul) şi le-au adus britanicilor 15 nave de linie şi tot atîtea fregate daneze.

Epuizate de război, Marea Britanie şi Franţa au încheiat Tratatul de la Amiens în
1802, dar ostilităţile au fost reluate în anul următor. Cînd britanicii au prins de veste despre planurile lui Napoleon privind

o invazie în Anglia, Nelson a primit ordinul de a reţine flota viceamiralului Pierre Villeneuve la Toulon. În primăvara anului 1805, Villeneuve s-a strecurat prin blocada lui Nelson, s-a întîlnit cu flota spaniolă la Cádiz şi a traversat Atlanticul către Martinica, într-un efort de a-i împiedica pe britanici să-şi maseze navele pentru apărarea Angliei[57]. Nelson a pornit în urmărire, iar cînd Villeneuve a aflat că acesta ajunsese în Caraibe, s-a întors la Cádiz aproape imediat, cu Nelson din nou pe urmele lui. Descurajat de perspectiva unei confruntări cu flota britanică, Villeneuve a rămas pe loc pînă cînd a aflat că Napoleon l-a eliberat din funcţie. Pe 19 octombrie, dis-de-dimineaţă, 18 nave de linie franceze şi 15 spaniole au ridicat ancora; în două ore şi jumătate, semnale transmise cu ajutorul unor pavilioane i-au adus la cunoştinţă lui Nelson vestea de-a lungul unui lanţ de fregate ce se întindea pe 50 de mile spre sud-vest[58]. Flotei combinate i-a luat două zile pentru a se strecura afară din cursa pe care o reprezenta Cádizul, iar la început se părea că Villeneuve va încerca să fugă spre Mediterana, însă pe 21 octombrie s-a întors pentru a se confrunta cu inamicul în apropiere de Capul Trafalgar.

Cu 11 zile înainte Nelson îşi prezentase planul de atac într-un memorandum adresat ofiţerilor săi:

> Impresia de ansamblu lăsată de flota britanică trebuie să fie prezenţa dominatoare a două sau trei nave plasate înaintea comandantului lor suprem, care ar trebui să fie în centru, în ariergarda flotei… ceva tot trebuie lăsat la voia întîmplării; nimic nu este sigur într-o luptă pe mare, dincolo de orice. Ghiulelele vor distruge catargele şi vergile atît ale prietenilor, cît şi ale duşmanilor. Nădăjduiesc cu încredere la o victorie înainte ca avangarda inamicului să poată sprijini ariergarda… În cazul în care semnalele nu pot fi nici văzute, nici înţelese prea bine, nici un căpitan nu poate să greşească foarte tare dacă îşi aşază nava alături de cea a unui duşman[59].

Nelson şi-a împărţit flota în două divizii şi, cînd acestea s-au apropiat, a ordonat folosind cel mai faimos semnal al său: „Anglia se aşteaptă ca fiecare bărbat să-şi facă datoria”[60]. Bătălia a fost grea de la început, iar *Victory* a lui Nelson s-a aflat în mijlocul ei, la un moment dat fiind ţinta tirului de anfiladă a trei nave franceze. La începutul după-amiezii, Nelson a fost împuşcat în

timp ce era la pupă şi trei ore mai tîrziu – după ce a fost informat că 50 dintre navele inamice au fost capturate – eroul de la Abukir, Copenhaga, iar acum Trafalgar a murit. Moartea lui nu a fost în zadar, căci la Trafalgar el a distrus flota franceză, iar Marina Regală nu avea să mai întîlnească nici un rival serios timp de un secol.

În total, 43.000 de oameni au luptat la Trafalgar, iar numărul total de victime s-a ridicat la 17%[61], mai mult de 3.100 de marinari fiind ucişi şi 4.100 răniţi, flota franco-spaniolă avînd în total de peste trei ori mai multe victime decît britanicii şi de zece ori mai mulţi morţi. Această disproporţie nu era nici pe departe un lucru neobişnuit, iar în general britanicii se descurcau chiar mai bine împotriva oponenţilor lor. Conform unei estimări, din şase bătălii navale importante între Gloriosul 1 iunie şi Trafalgar, numărul britanicilor morţi a fost de doar o şesime din cel al oamenilor pierduţi de inamicii lor, iar în cadrul a zece acţiuni care au implicat cîte o singură navă în timpul Războiului de 7 Ani francezii au avut 855 de morţi, de 13 ori mai mult decît britanicii. Există multe motive pentru aceste rezultate asimetrice, dar englezii cultivaseră un avantaj psihologic bazat pe convingerea că scopul luptei era de a ataca. După pierderea Minorcăi în timpul Războiului de 7 Ani, amiralul John Byng a fost executat nu pentru că a cedat insula sau pentru laşitate, ci „pentru că nu a făcut tot ce-i stătea în putinţă ca să captureze sau să distrugă navele inamicului”[62], o crimă capitală conform *Articolelor de război*.

Petru cel Mare şi ambiţia maritimă a Rusiei

Tocmai cînd puterile vest-europene concurau pentru supremaţie în Oceanul Atlantic şi în Marea Mediterană, la sfîrşitul secolului al XVII-lea, Rusia se afirma ca putere maritimă, în timpul domniei lui Petru cel Mare. Realizarea ţarului nu a fost că a construit o mare flotă sau că a dezvoltat o birocraţie navală – a făcut şi aceste

lucruri, deşi nici unul din ele nu s-a dovedit a fi deosebit de durabil –, ci că s-a asigurat că Rusia are porturi la Marea Baltică şi Marea Neagră şi a forţat expansiunea spre est a ţării sale, dincolo de Siberia, spre Pacific şi America de Nord. În 1683, Petru a devenit primul ţar care a vizitat portul Arhanghelsk de la Marea Albă şi a ordonat înfiinţarea primul său şantier naval. 13 ani mai tîrziu şi la peste două mii de kilometri spre sud, el a invadat fortăreaţa otomană Azov de la Marea Neagră într-o campanie care a eşuat deoarece ruşii nu au putut împiedica aprovizionarea fortului pe mare[63]. Petru a ordonat construirea a 25 de galere şi 1.400 de barje pe rîul Voronej, un afluent al Donului, şi a capturat Azovul în anul următor. Acum, avînd acces la Marea Neagră, a iniţiat o amplă campanie de construire a unor nave, dar cele mai multe dintre vasele lansate la apă au putrezit sau au fost predate turcilor (ca şi Azovul) printr-un tratat din 1713. Între timp, Petru a făcut un tur de un an prin Europa Apuseană, unde a petrecut mult timp în Olanda şi Anglia lucrînd pe şantierele navale pentru a învăţa meşteşugul construcţiei vaselor şi pentru a se perfecţiona în domeniul navigaţiei şi al organizării navale[64]. Ţarul a recrutat, de asemenea, constructori navali şi experţi pentru Şcoala de Matematică şi Navigaţie de la Moscova, fondată în 1700 (Academia Navală de la Sankt-Petersburg a fost înfiinţată 15 ani mai tîrziu); a pregătit terenul pentru ca constructorii navali, marinarii, navigatorii şi inginerii ruşi să-şi facă ucenicia în Apus; şi a conceput foarte detaliatul Statut Naval al Rusiei din 1720 folosindu-se de antecedentele Franţei, Marii Britanii, Olandei, Danemarcii şi Suediei[65].

Oricît de mult ar fi învăţat noua marină militară rusă din experienţa altor puteri maritime, a cîştigat experienţă practică în Războiul Nordului (1700-1721) împotriva Suediei şi a aliaţilor ei. Progresele înregistrate în primul deceniu au fost lente, exceptînd capturarea unui fort de pe Neva, în apropiere de locul unde Petru a fondat Sankt-Petersburgul în 1703[66]. Opt ani mai tîrziu, ruşii au capturat nişte oraşe suedeze de la Vistula pînă la frontiera finlandeză, iar în 1714 o flotă de galere a transportat 16.000 de

soldaţi pentru a cuceri oraşul Helsingfors (Helsinki), care era pe atunci teritoriu suedez. Flota suedeză de 28 de nave (inclusiv 16 nave de linie) s-a retras la intrarea în Golful Finic, unde ruşii au învins-o în bătălia de la Hangö[67]. Din flota lui Petru făceau parte 11 nave de linie, patru fregate şi 99 de galere construite după un prototip veneţian, unele făcute în Rusia şi altele comandate din Olanda şi Anglia. Acest din urmă lucru i-a alarmat pe suedezi, care s-au plîns că vînzările de nave încalcă tratatele anglo-suedeze. Într-o broşură anonimă intitulată „Criza nordului sau Reflecţii imparţiale privind politicile ţarului" (1716), ambasadorul Suediei, contele Carl Gyllenborg, foarte părtinitor de altfel, a scris: „Acest popor sălbatic, crud şi barbar vrea să devină stăpînul Mării Baltice. Flota ţarului va fi curînd mai numeroasă decît cea suedeză şi cea daneză la un loc... şi va fi stăpînă în Marea Baltică. Ne vom minuna apoi de cît de orbi am putut fi că nu am băgat de seamă proiectele sale măreţe"[68]. La Londra, îngrijorarea cu privire la modul în care ţarul „atrage meşteri din manufacturile britanice către ţinuturi străine"[69] a condus la o decizie a parlamentului menită să reducă recrutarea meşterilor iscusiţi de către Rusia. Totuşi, strategia lui Petru a funcţionat impecabil, iar conform Tratatului de la Nystad[70] Suedia ceda Livonia, Estonia, Ingermanlandul şi o parte din Karelia (lîngă Sankt-Petersburg), schimbînd astfel secolele de izolare a Rusiei de Marea Baltică şi impunînd-o ca o forţă dominantă în afacerile europene.

Chiar dacă politica externă a Rusiei s-a schimbat semnificativ în timpul succesorilor lui Petru, ostilitatea faţă de otomani a rămas aceeaşi. Azovul a fost cucerit din nou în 1736, dar abia în timpul domniei Ecaterinei cea Mare monopolul otomanilor în Marea Neagră a fost în sfîrşit înlăturat. La începutul Războiului Ruso-Turc din 1768-1774, Ecaterina a trimis 14 nave de linie şi şapte fregate din Marea Baltică în Mediterană. Îngrijoraţi de o posibilă reconciliere franco-otomană, britanicii au recondiţionat flota rusă şi le-au pus ruşilor la dispoziţie serviciile unor ofiţeri cu experienţă. Otomanii aveau mai multe nave de linie decît ruşii, dar în 25 iunie 1770 flota lor a fost aproape în întregime distrusă

într-un atac cu nave incendiare din Golful Chesma, pe coasta Turciei, la Marea Egee[71] – un eveniment epocal care a împlinit în cele din urmă visele nutrite de Petru pentru marina militară rusă. Prin Tratatul de la Kuciuk-Kainargi, Rusia a primit o serie de fortăreţe de la Marea Azov şi gurile Niprului şi, pentru prima dată după două secole, a fost deschis accesul la Marea Neagră, Bosfor şi Dardanele pentru navele ruseşti şi altele.

Teoretic, doar navele comerciale ruseşti aveau voie să treacă prin strîmtori, dar au fost unii, mai ales francezii, care au eludat aceste restricţii navigînd sub pavilion rusesc. Acest comerţ care se afla abia la început a fost tulburat de Războiul Ruso-Turc din 1787-1792, care a izbucnit după anexarea Crimeii de către Rusia şi construirea unei baze navale la Sevastopol[72]. La sfîrşitul războiului, activitatea comercială şi politică a Rusiei la Marea Neagră s-a centrat pe Odessa, pe teritoriul actual al Ucrainei. Sub o serie de administratori capabili – dintre care doi francezi –, portul a crescut de la dimensiunea unui cătun cu 2.000 de locuitori în 1794 la cea a unui oraş dinamic cu 75.000 de locuitori jumătate de secol mai tîrziu. Înainte de construirea căii ferate la mijlocul secolului al XIX-lea, porturile ruseşti de la Marea Neagră depindeau nu atît de comerţul cu nordul Rusiei, cît de comerţul maritim cu porturi din Imperiul Otoman, de la Marea Egee şi de mai departe. Deşi mulţi ruşi au migrat la Odessa în această perioadă, comunitatea negustorilor era mult mai cosmopolită decît oricare alta din imperiu, cuprinzînd armeni, evrei, greci, tătari şi menoniţi germani, precum şi negustori din Franţa şi alte ţări din apusul Europei. Veneau şi turci, deşi porturile turceşti – spre deosebire de strîmtori – au fost deschise navelor ruseşti abia după Tratatul de la Adrianopol (Edirne) din 1829[73].

Comerţul asiatic

Accesul Rusiei la Marea Neagră i-a conferit ţarului o influenţă

fără precedent asupra populaţiilor ortodoxe din Imperiul Otoman, din Balcani pînă în Orientul Mijociu, alarmîndu-i pe britanici, care se temeau că Rusia putea înlocui Franţa ca pricipală ameninţare – deşi nu una navală – la adresa comerţului lor cu India. În timpul Războiului de 7 Ani, armatele Companiei Indiilor de Est (formate aproape exclusiv din soldaţi indieni) îl învinseseră pe guvernatorul Bengalului, o provincie autonomă a Imperiului Mogul care a devenit piatra de temelie a Indiei britanice. Guvernatorul mogul a fost înlocuit de o marionetă a companiei, iar cîţiva ani mai tîrziu împăratul mogul, a cărui putere slăbise, a fost convins să numească Compania Indiilor de Est *diwan* (trezorier) al Bengalului, Biharului şi Orissei. Din baza sa de la Calcutta, pe rîul Hugli, compania a acţionat rapid pentru a-şi maximiza profitul din Bengal, una dintre cele mai bogate regiuni din India[74]. Datorită controlului pe care-l deţinea asupra nepreţuitelor manufacturi de mătase şi bumbac din Bengal, cantitatea de argint pe care compania trebuia să o exporte în India ca să plătească pentru importurile spre Europa a scăzut cu peste 90%, de la aproape cinci milioane de guldeni în 1751-1752 la mai puţin de 400.000 20 de ani mai tîrziu[75]. Totuşi, între 1760 şi 1780 valoarea exporturilor din Bengal a crescut de aproape trei ori, la 12,5 milioane de guldeni pe an[76]. Valoarea totală a importurilor companiilor olandeze şi engleze spre Europa a crescut de patru ori în secolul al XVIII-lea, dar natura mărfurilor s-a schimbat semnificativ. Spre sfîrşitul anilor 1630, mirodeniile (inclusiv piperul) constituiau mai mult de două treimi din mărfurile transportate de Compania Olandeză a Indiilor de Est şi textilele mai puţin de 15%. Un secol mai tîrziu, mirodeniile scăzuseră la 14%, iar proporţia textilelor crescuse de trei ori. Englezii nu au fost niciodată chiat atît de dependenţi de mirodenii, ce reprezentau doar 4% din exporturile lor în 1731-1740, pe cînd textilele reprezentau mai mult de trei sferturi.

Cel mai important stimulent al comerţului european cu Asia era ceaiul chinezesc[77], care era introdus în Europa în cantităţi limitate începînd din anii 1660. Olandezii au fost primii care au

practicat acest tip de comerţ cu regularitate, iar pînă în 1715 Compania Olandeză a Indiilor de Est cumpăra cam 60.000-70.000 de livre de ceai pe an pentru Olanda, cifră care a crescut la patru-cinci milioane de livre pînă la sfîrşitul secolului. Mai remarcabil a fost succesul rivalilor lor englezi, ale căror achiziţii au crescut de la 20.000 de livre pe an în 1700 la 100.000 de livre în 1706 şi şase milioane de livre 60 de ani mai tîrziu. Pînă cînd guvernul britanic a scăzut exorbitantele sale taxe la import pentru ceai (între 79 şi 127%[78]) în 1784, se estimează că mai mult de şapte milioane de livre de ceai – cam jumătate din totalul importat în Europa continentală de Compania Olandeză a Indiilor de Est şi de alte companii comerciale – erau introduse anual prin contrabandă în Marea Britanie. Reducerea taxei la 12,5% a avut dublul efect de a scădea preţul ceaiului, eliminînd contrabanda, şi de a creşte ponderea Marii Britanii în importurile de ceai în Europa de la 36 la 84%.

Păstrînd tradiţia Chinei de a limita influenţa dăunătoare a străinilor, Dinastia Qing (1644-1912) a introdus ceea ce avea să fie cunoscut ca sistemul de schimb cantonez pentru a menţine o distanţă suficient de mare între supuşii săi şi europeni[79]. Regulile au fost enunţate în cele Cinci Reglementări din 1759, care limitau locurile şi momentele în care se puteau deplasa navele şi oamenii (europenele, inclusiv servitoarele, aveau voie doar în Aomen), impuneau ca comerţul să se facă exclusiv prin intermediul negustorilor Cohong (*gonghang*), care aveau aprobarea statului, limita contactele dintre europeni şi chinezi şi le interzicea străinilor să înveţe limba chineză. Doar cîteva sute de europeni erau prezenţi în Canton (cum numeau englezii oraşul Guangzhou) în secolul al XVIII-lea, un număr neglijabil dacă îl comparăm cu miile de fujianezi şi cantonezi care au emigrat în sau făceau comerţ cu Asia de Sud-Est după ce Dinastia Qing a ridicat restricţiile legate de comerţul maritim chinezesc în 1683.

Această importantă creştere a participării chinezilor la lumea politică şi comercială a Asiei de Sud-Est se datora întreprinzătorilor particulari, fără sprijinul statului, dar la o

scară atît de largă, încît chinezii de peste mări au devenit „negustori fără ţară”[80], la fel ca negustorii musulmani de pe coasta Indiei în secolele anterioare. Existau de mult cartiere chinezeşti în oraşele coloniale Aomen, Manila, Batavia şi Melaka, unde negustorii şi meşteşugarii chinezi îi depăşeau cu mult ca număr pe coloniştii europeni. Jonci de cinci-şase sute de tone din Amoy (Xiamen) ajungeau frecvent în Brunei, pe insula Borneo, care se afla în afara sferei de influenţă europene, iar în 1776 un vizitator al Companiei Indiilor de Est scria: ca amploare, „negoţul dintre China şi Borneo este cam ca acela din Europa în America”[81]. Pînă la sfîrşitul secolului se estima că Amoy era portul de origine a o mie de jonci care navigau pe mare[82].

De asemenea, chinezii s-au insinuat în structurile administrative ale unor state indigene ca Mataram, în Java, şi Ayutthaya, în Thailanda, unde conducătorii i-au numit perceptori de impozite pentru a evita accesul rivalilor lor de la nivel local la aceste funcţii. Uneori chinezii şi-au creat propriile forme de organizare statală sub auspiciile unor conducători locali. Pe măsură ce numărul lor creştea, coloniştii chinezi au început să se ocupe tot mai mult de agricultură, cultivînd plante alimentare şi piper[83]. Alte activităţi includeau extragerea cositorului în Peninsula Malacca şi a aurului în Borneo, unde a existat o goană după aur la sfîrşitul secolului. În timp ce portughezii, olandezii şi, mai tîrziu, britanicii erau atraşi de locurile în care negustorii chinezi erau deja activi, chinezii şi sud-vest-asiaticii din alte ţări erau mai puţin dependenţi de europeni. Negustorii bugi din Sulawesi au preluat în cele din urmă de la olandezi controlul asupra mai multor state malaysiene, iar colonia lor din sudul Peninsulei Malacca l-a atras pe Stamford Raffles în Insula Singapore[84], la extremitatea estică a Strîmtorii Malacca. În 1819, el a concesionat insula de la sultanul Johorului şi a fondat o factorie în ideea de a încuraja comerţul cu chinezii şi de a submina Compania Olandeză a Indiilor de Est. Alegerea sa a fost exemplară. Cînd insula a devenit oficial o colonie a coroanei britanice, în 1867, populaţia ajunsese la 100.000 de locuitori, iar

astăzi oraşul-stat independent Singapore are cinci milioane de locuitori şi este printre cele mai aglomerate cinci porturi din lume.

Cînd Raffles s-a stabilit în Singapore, comercianţii americani pătrunseseră în comerţul din mările musonilor, sperînd să găsească oportunităţi comerciale profitabile într-o lume dominată de britanici, care după Revoluţia Americană făceau tot ce le stătea în putinţă pentru a sugruma comerţul foştilor lor colonişti. În 1783, vasul *Empress of China* a pornit din New York cu o încărcătură de ginseng, vin şi coniac, diverse alte mărfuri şi 20.000 de dolari în argint. Fiind una dintre cele 34 de nave occidentale care au ajuns la Canton în anul acela, *Empress of China* a realizat un profit de peste 25% şi la întoarcere a adus o încărcătură de ceai, aur, mătase şi porţelan. Dar, ca şi europenii, americanii nu produceau prea multe lucruri pe care să le dorească sau de care să aibă nevoie chinezii. John Ledyard din Connecticut, un veteran al celei de-a treia călătorii de explorare a lui James Cook, a promovat ideea de a face rost de blănuri din nord-vestul Pacificului pentru a le vinde în Canton ca metodă de a pătrunde în profitabilul comerţ chinezesc fără a înregistra un deficit. În septembrie 1787, un consorţiu de negustori, armatori şi căpitani din Boston a trimis pe mare *Columbia Rediviva*, sub comanda lui John Kendrick, şi *Lady Washington*, comandată de Robert Gray. Trecînd pe la Capul Horn, ei au ajuns în colonia spaniolă Golful Nootka, pe coasta de vest a Insulei Vancouver, în Columbia Britanică, unde au găsit trei nave britanice implicate în acelaşi comerţ. După ce a schimbat corabia cu Kendrick, Gray s-a îndreptat spre Canton, a dat pieile pentru ceai şi s-a întors spre casă pe la Capul Bunei Speranţe, făcînd astfel prima circumnavigaţie sub pavilion american.

Negustorii din Salem, Massachusetts, erau în avangarda comerţului cu China, iar după ce au contribuit la impunerea prezenţei americanilor în Canton s-au orientat spre comerţul cu piper din Sumatra şi cafea din Mocha[85]. Importurile de cafea au crescut foarte mult, atingînd un milion de livre în 1802 şi

ajungînd de peste şapte ori mai mari doi ani mai tîrziu. Americanii au început de asemenea să facă comerţ cu Japonia după invadarea Olandei de către Franţa în 1795. Deoarece Compania Olandeză a Indiilor de Est nu avea vase disponibile pentru a naviga din Batavia pînă la factoriile ei din Japonia, olandezii au închiriat nave de la ţări neutre, precum Danemarca şi Statele Unite[86]. Pînă în 1807, 11 nave americane au ajuns la Deshima sub pavilion olandez. Era un început timid, dar peste patru decenii Statele Unite aveau să preia conducerea în anularea izolării autoimpuse a Japoniei faţă de puterile vestice.

Explorările maritime în secolul al XVIII-lea

Americanii s-au numărat printre pionierii comerţului transpacific, fiind precedaţi doar de galioanele spaniole din Manila şi de negustorii ruşi de blănuri. Alţi europeni ajunseseră în Pacific doar sporadic şi se limitaseră la expediţii de explorare şi la cîteva încercări de a captura galioanele de la Manila şi de a sabota comerţul spaniol de coastă dintre Perú şi Mexic. Dar oceanul era întins, tehnologia acelor vremuri atît de inadecvată, iar criteriile succesului atît de specifice, încît Pacificul a rămas inabordabil. În consecinţă, în secolul al XVIII-lea, o mare parte a mapamondului era încă necartografiată.

Cu toate că navigatorii britanici şi francezi au cules cei mai mulţi lauri pentru deschiderea Pacificului, ruşii au fost interesaţi de nordul Pacificului chiar înainte ca Petru cel Mare să transforme Rusia într-o putere navală. Pînă în 1619, Rusia îşi lărgise graniţa de est pînă la Pacific, întemeind porturi fluviale, inclusiv Iakutsk, pe Lena. În 1649, la zece ani după ce primii ruşi au ajuns la Pacific, Semion Dejnev a condus o sută de oameni în şapte *kocia* (un tip de ambarcaţiune avînd unu sau două catarge şi vele pătrate) pe fluviul Kolîma, înspre zona arctică, ocolind Peninsula Ciukotsk, apoi spre sud prin Strîmtoarea Bering, pînă la

fluviul Anadîr[87], o distanţă de aproximativ 15.000 de mile. Acestei prime traversări a strîmtorii de către europeni nu i-au supravieţuit decît vreo zece oameni şi expedia lui Dejnev a fost dată uitării. Oricum, mulţi bănuiau că nord-estul Siberiei se învecina cu nord-vestul Americii, iar cu puţin timp înainte de moartea sa Petru cel Mare l-a însărcinat pe navigatorul danez Vitus Bering să exploreze zona din estul Peninsulei Ciukotsk. După o călătorie de trei ani prin Siberia, în 1728 Bering a ajuns cu vasul *Sviatoi Gavril* (*Sfîntul Gavriil*) din Kamceatka pînă la cercul polar arctic, iar în anul următor a zărit Alaska. Zece ani mai tîrziu, Bering a navigat cu două bricuri din Ohotsk de-a lungul Insulelor Aleutine pînă în Peninsula Alaska. Pe drumul de întoarcere, expediţia a ajuns în insulele din arhipelagul Komandor, la 175 de mile sud de Peninsula Kamceatka, unde Bering şi o parte a echipajului său au pierit pe insula care astăzi îi poartă numele. Supravieţuitorii au ajuns în Kamceatka în 1742, cu piei de vidră de mare în valoare de 30.000 de dolari; a urmat o goană după blănuri din insulă în insulă prin arhipelagul Aleutinelor pînă în Alaska[88]. În 1799, statul rus a acordat monopolul asupra comerţului la nord de Insula Vancouver Companiei de blănuri ruso-americane.

În această epocă, exploratorii englezi, francezi şi spanioli trasau deja de zor harta Pacificului de mai bine de trei decenii. Bogăţia adusă de comerţul internaţional a contribuit la finanţarea unor expediţii sprijinite de guverne animate de curiozitatea faţă de diferite fenomene naturale şi societăţi umane. Misiunea lor viza în principal dezlegarea a două mari mistere ale Pacificului: dacă exista întinsul şi cu siguranţă bogatul continent sudic, Terra Australis, în zona temperată a emisferei sudice şi dacă exista o ieşire vestică spre Pasajul de Nord-Vest. Admiraţia noastră retrospectivă pentru rezultatele ştiinţifice şi culturale nu ar trebui să piardă din vedere imperativele comerciale şi diplomatice care au stat la baza acestora. Oricît de mult ar fi datorat sensibilităţilor iluministe, aceste călătorii erau motivate de rivalităţile dintre imperii şi de dorinţa de a extinde

schimburile comerciale. Potenţialul avantajului economic era esenţial pentru succesul explorării. În 1624, Compania Olandeză a Indiilor de Est îl însărcinase pe Abel Janszoon Tasman „să descopere ţinuturile în parte cunoscute din sud şi est [Australia], care încă nu sînt cunoscute decît în parte, pentru îmbunătăţirea şi sporirea bunăstării generale a companiei". Pornind din Batavia, Tasman a ajuns în Tasmania, Noua Zeelandă, Tonga şi nordul Australiei, dar „nu s-au descoperit bogăţii sau lucruri de pe urma cărora să se poată cîştiga ceva, ci doar pămînturile acestea şi aparent o rută bună [spre America de Sud]"[89]. Cînd o a doua călătorie s-a dovedit a fi şi mai nesatisfăcătoare, Compania Olandeză a Indiilor de Est a abandonat explorarea.

Între 1764 şi 1766, lui John Byron, un veteran al agonizantei circumnavigaţii sub comanda lui Anson cu nava *Centurion*, i s-a ordonat să caute intrarea de vest spre Pasajul de Nord-Vest, aşteptările fiind ca o astfel de descoperire să contribuie la „progresul comerţului şi al navigaţiei"[90] Marii Britanii. Insistînd că navele sale nu erau potrivite pentru o astfel de expediţie, el a optat pentru traversarea Pacificului. Menţinînd un curs între 20ºS şi ecuator, Byron credea că undeva dincolo de orizont se află o masă continentală, iar raportul său a obligat amiralitatea să-şi concentreze explorările asupra Pacificului de Sud. La scurt timp după întoarcerea sa, Samuel Wallis a fost trimis la bordul HMS *Dolphin* să găsească „pămînturi sau insule mari... în emisfera sudică, între Capul Horn şi Noua Zeelandă... situate în zone cu climă potrivită să producă bunuri necesare pentru comerţ"[91]. Marea realizare a acestei expediţii a fost descoperirea de către europeni a Insulei Tahiti, unde englezii au petrecut şase săptămîni idilice recuperîndu-se după scorbut şi minunîndu-se de oameni şi de climă.

Printr-o coincidenţă, două nave sub comanda lui Louis Antoine de Bougainville au ajuns în Tahiti la cîteva luni după plecarea navei *Dolphin*. Expediţia lui Bougainville este importantă deoarece i-a inclus şi pe naturalistul Philibert Commerson şi pe asistenta sa, Jeanne Baret, care se deghizase în servitor. Pe lîngă

găsirea şi luarea în posesie a tuturor locurilor utile pentru comerţ şi navigaţie, Bougainville a fost instruit să „examineze solurile, copacii şi culturile principale [şi] să aducă mostre şi schiţe cu tot ce consideră demn de atenţie. Va nota pe cît e cu putinţă toate locurile care ar putea servi ca porturi de escală pentru corăbii, precum şi tot ce ţine de navigaţie”[92]. Relatările despre insula paradiziacă Tahiti ale participanţilor la cele două expediţii au aprins imaginaţia europenilor. Acolo exista, după spusele lui Commerson, o societate „de oameni în stare de natură, în esenţă buni din născare, liberi de orice prejudecăţi, urmîndu-şi, fără neîncredere sau remuşcare, impulsul blînd al unui instinct care este întotdeauna sigur pentru că nu a degenerat încă în raţiune”[93] – o manifestare a conceptului de „nobil sălbatic”[94], pe atunci la modă. După cum avea să arate cunoaşterea mai aprofundată a realităţilor vieţii din Oceania, aceste presupuneri se datorau mai degrabă unei pierderi a raţiunii din partea europenilor decît lipsei ei printre polinezieni.

Călătoriile lui Cook

Principalul motiv al primei călătorii a căpitanului James Cook cu *Endeavour* în 1768-1771 a fost observarea tranziţiei planetei Venus în jurul Soarelui pentru „îmbunătăţirea astronomiei de care depinde atît de mult navigaţia”[95]. Edmond Halley sugerase în 1716 să se măsoare tranziţia planetei Venus din locuri situate la distanţă mare unul de celălalt, iar la recomandarea lui Wallis, Tahiti a fost aleasă ca destinaţie pentru Cook. Pe Cook îl însoţeau opt naturalişti, printre care şi Jospeh Banks, care avea doar 25 de ani, dar era deja consilier al lui George al III-lea şi membru al Royal Society, sponsorul expediţiei. După cum îi scria un coleg naturalistului suedez Carl von Linné, autorul nomenclaturii binare pentru desemnarea speciilor, „nimeni nu a mai plecat vreodată pe mare mai bine pregătit pentru scopurile ştiinţelor naturii – sau mai elegant. Au o bibliotecă vastă din domeniul

ştiinţelor naturii; au tot felul de maşinării pentru prinderea şi conservarea insectelor; tot felul de plase, năvoade, ancore şi cîrlige pentru a pescui corali... Toate acestea se datorează ţie şi scrierilor tale”[96]. În timpul expediţiei, au adunat mii de mostre de veşminte, podoabe, arme, faună şi floră, inclusiv mai mult de opt sute de specii de plante necunoscute pînă atunci.

Endeavour a petrecut trei luni în Taithi, de unde tranziţia planetei Venus a fost observată cu succes. După şase luni în Noua Zeelandă, Cook şi-a abandonat obiectivul secundar, căutarea continentului Terra Australis, şi a navigat spre vest, sperînd să ajungă în Oceanul Indian prin Tasmania. Venirea iernii a împins *Endeavour* spre nord, iar Cook a intrat în Golful Botany, la sud de actualul Sydney, numit aşa pentru „nenumăratele plante noi”[97] adunate de acolo în următoarea săptămînă. Ocolind coasta Australiei, *Endeavour* a fost avariată la Marea Barieră de Corali şi după şase luni de reparaţii a trecut prin Strîmtoarea Torres, situată între Australia şi Noua Guinee, în drum spre Batavia[2*]. Infestarea cu ţînţari purtători de malarie care se înmulţeau pe rîul plin de aluviuni[98] şi pe iazurile cu apă stătătoare i-au adus Reginei Orientului o nouă poreclă: Cimitirul Estului. La scurt timp după ce au ajuns în port bine-sănătoşi, şapte oameni din echipajul lui Cook au murit şi alţi 23 au fost seceraţi de boli de care se molipsiseră în Indii înainte ca nava să ajungă în Anglia, în iulie 1771.

Un an mai tîrziu, Cook a plecat din nou la drum cu HMS *Resolution* şi *Adventure*. Vrînd să vadă dacă nu cumva Terra Australis se găsea la sud de Africa, *Resolution* a traversat cercul polar antarctic şi Cook a explorat marginile banchizei sudice înainte de a se întîlni cu *Adventure* în Noua Zeelandă. După ce a străbătut Pacificul de Sud din Vanuatu pînă în Insula Paştelui, Cook a descoperit insulele nelocuite Georgia de Sud şi Sandwich de Sud la sud-est de Capul Horn. Nu mai puţin remarcabil decît contribuţia extraordinară a acestei expediţii la descoperirile geografice este faptul că, datorită regimului strict de curăţare şi aerisire a navelor impus de Cook, un singur membru al

echipajului de pe *Resolution* a murit din cauza bolii de-a lungul călătoriei de 70.000 de mile care a durat trei ani[99].

În iulie 1776, Cook a plecat din nou cu *Resolution* şi *Discovery*, de data aceasta cu misiunea de a găsi Pasajul de Nord-Vest, pentru descoperirea căruia parlamentul promisese 20.000 de lire sterline. După escale în Tasmania, Tonga şi Tahiti, în ianuarie 1778 Cook şi echipajul său au ajuns în Insulele Hawaii, fiind probabil primii europeni care au debarcat acolo. După o scurtă şedere, au pornit spre Golful Nootka, această alegere reflectînd interesul crescînd al europenilor pentru nord-vestul Pacificului[100]. Rapoartele publicate de Bering au determinat autorităţile spaniole să creeze în 1769 misiuni în sudul Californiei şi să contracareze planurile Rusiei şi Marii Britanii în zonă prin expediţii proprii. Înştiinţat că Ecaterina cea Mare plănuia să extindă pretenţiile Rusiei în America de Nord, în 1775 viceregele Noii Spanii a trimis o expediţie în Alaska, deşi aceasta nu a ajuns mai departe de Insula Vancouver. Bruno de Heceta a trecut de gurile fluviului Columbia (botezat astfel mai tîrziu după corabia lui Robert Gray, *Columbia Rediviva*), iar zona a fost explorată mai departe de expediţii spaniole, conduse de Don Alejandro Malaspina şi Dionisio Alcalá Galiano, şi de britanici, conduşi de George Vancouver, care i-a întîlnit atît pe Galiano, cît şi pe Gray în Golful Puget şi în insulele San Juan.

Cook a urmat linia coastei către Peninsula Alaska, a traversat Marea Bering şi a trecut prin Strîmtoarea Bering, ajungînd pînă la Icy Cape, în Alaska. Cook străbătuse multe teritorii noi, însă, scria el, „în amintirea lui Bering, trebuie să spun că a schiţat această coastă foarte bine şi a stabilit punctele de latitudine şi longitudine mult mai bine decît ar fi fost de aşteptat ţinînd cont de metodele cu care a fost nevoit să lucreze”[101]. Apoi britanicii au petrecut şase luni în Hawaii, dar la o săptămînă după plecare ruperea arborelui trinchet de pe *Resolution* i-a obligat să se întoarcă. O dispută între un grup de hawaieni şi cîţiva membri ai echipajului care debarcaseră pe ţărm a dus la o încăierare în care patru soldaţi şi Cook au fost omorîţi. Comanda expediţiei a fost preluată

în ultimă instanţă de John Gore, care s-a întors la Icy Cape înainte de a abandona căutarea Pasajului de Nord-Vest.

A doua colonizare a Australiei

Cînd Cook îşi începea a treia călătorie, Australia abia prindea contur pe harta lumii şi nimeni nu putea bănui ce consecinţe profunde urmau să aibă descoperirile sale asupra viitorului acestui continent. În 1781, James Mario Matra, un regalist expropriat, veteran al expediţiilor lui *Endeavour* şi corespondent al lui Joseph Banks, a propus colonizarea zonei din jurul Golfului Bontany ca „refugiu pentru acei nefericiţi regalişti americani cărora Marea Britanie este obligată prin legăturile de onoare şi recunoştinţă să le acorde protecţie şi sprijin”[102], care ar fi avut o poziţie bună pentru a reprezenta o ameninţare la adresa intereselor transpacifice şi din Asia ale Olandei şi Spaniei în caz de război[103]. Ideea de a avea un avanpost în Australia era atrăgătoare, însă lordul Sydney, ministrul Afacerilor Interne, avea alte idei despre cine ar trebui să o populeze. Englezii puseseră în practică fără şovăire ideea lui Sir Humphrey Gilbert de a folosi America de Nord ca loc de deportare a condamnaţilor, care a fost consfinţită ca politică prin Legea transporturilor din 1717. Legislaturile din colonii au încercat să împiedice debarcarea infractorilor în America de Nord – cam o mie pe an în secolul al XVIII-lea –, dar această practică a continuat pînă la Revoluţia Americană, după care guvernul britanic a început să-i adăpostească în nişte nave dezafectate insalubre pe Tamisa. În viziunea lui Sydney, Australia era soluţia pentru problema condamnaţilor.

În ianuarie 1788, 11 corăbii care transportau 780 de condamnaţi intrau în Golful Botany după aproape 36 de săptămîni pe mare. În scurt timp, guvernatorul Arthur Phillip şi-a mutat aşezarea cam cu zece mile mai la nord de actualul Sydney. „Am intrat în Port Jackson la începutul după-amiezii şi am avut

satisfacţia să găsim cel mai bun port din lume, în care o mie de corăbii de linie pot intra în cea mai mare siguranţă" şi unde şi pământul era mai bun. Ţinînd cont de materia primă pe care o avea la dispoziţie, Phillip era excesiv de optimist în legătură cu potenţialul tinerei colonii. „Am venit să luăm în stăpînire astăzi această a cincea mare întindere continentală, în numele poporului britanic, şi am fondat aici un stat care sperăm că nu doar va ocupa şi va conduce această mare ţară, ci va deveni o lumină strălucitoare între toate naţiunile emisferei sudice. Ce perspective minunate se aştern în faţa acestei tinere naţiuni!"[104] Primii colonişti liberi în afară de soldaţi şi de familiile lor au ajuns în Australia abia în 1973, totuşi practica deportării condamnaţilor a continuat pînă în 1868, timp în care mai mult de 160.000 de condamnaţi au fost debarcaţi în Australia.

Vasele şi navigaţia

Explorarea era acum înţeleasă ca o disciplină distinctă, şi nu ca un beneficiu accidental al comerţului sau al ostilităţilor, dar încă nu exista o navă proiectată special pentru acest scop. Majoritatea vaselor folosite pentru explorare erau nave de război de dimensiuni modeste – fregate sau vase mai mici –, bune pentru navigaţia în apropierea coastei, dar destul de mari pentru a transporta naturalişti, bibliotecile şi echipamentele acestora, proviziile navei şi mostrele adunate de-a lungul călătoriei. Această lipsă de specializare a vaselor era tipică perioadei respective. Deşi tradiţiile locale au dus la apariţia unor nave cu caracteristici distincte ca reflectau mediul lor şi scopul în care erau folosite – cărbunare, smacuri –, multe dintre navele maritime puteau fi folosite în diferite scopuri. Deoarece nu existau nave de pasageri propriu-zise, supraaglomerarea şi bolile aferente au rămas o problemă serioasă. Foarte puţini oameni înstăriţi puteau plăti pentru intimitatea relativă oferită de o

cabină minusculă, însă majoritatea erau transportaţi sub punte, ca o marfă vie.

Factorii externi afectau eficienţa economică a navigaţiei maritime, dar, pînă la apariţia unor îmbunătăţiri majore în designul cocii şi alegerea rutelor, durata călătoriilor între multe porturi a rămas aproape neschimbată; între anii 1710 şi 1780, navigarea între Noua Anglie sau New York şi Indiile de Vest dura în jur de 35 sau 40 de zile[105] – o viteză medie de mai puţin de două noduri. Matematicieni, fiziceni şi alţii au început să studieze problema designului corpului navelor în secolul al XVII-lea[106], dar munca lor nu prea era apreciată în afara Franţei, iar pregătirea constructorilor de nave – cei care trebuiau să le construiască efectiv – a rămas practică şi informală pînă la răspîndirea pregătirii obligatorii şi a educaţiei formale spre sfîrşitul secolului. În orice caz, constructorii de nave nu se temeau de inovaţii şi erau capabili să le aplice.

Noile velaturi, cum ar fi cea a brigantinei cu doi arbori – avînd vele pătrate la arborele trinchet şi o velă aurică la arborele mare –, necesitau echipaje mai puţin numeroase decît alte nave de dimensiuni comparabile şi, ca rezultat, au ajuns curînd să domine rutele dintre Europa, Africa, Caraibe şi America de Nord[3*]. Cu o lungime de aproximativ 25 de metri şi cu o capacitate de 160-170 de tone, acestea erau mai ieftin de construit şi de armat decît navele cu trei catarge şi cu tot greementul şi aveau o capacitate portantă mai mare la aceeaşi lungime a navei decît goeleta, nava nord-americană prin execelenţă. Dezvoltate aparent în coloniile sudice în prima parte a secolului, cînd se spunea că sînt „construite în Virgina”[107], cu echipaje puţin numeroase şi viteză mare, goeletele cu vele aurice erau preferate de comercianţi, contrabandişti, corsari, negustori de sclavi, piloţi şi pescari şi folosite ca avizouri şi pentru misiuni de pază împotriva altor goelete, care de cele mai multe ori erau mai rapide decît navele de război cu vele pătrate. La început goeletele nu erau mai lungi de 20-25 de metri, cu doi arbori; pînă la sfîrşitul anilor 1800 se foloseau goelete cu trei-şase arbori în comerţul cu cărbune şi

cherestea de pe ambele coaste ale Americii de Nord, iar modelul a fost copiat pe scară largă în Europa, Africa şi Asia4*.

Dimensiunea medie a navelor din Americi s-a schimbat relativ puţin în secolul al XVIII-lea, dar eradicarea pirateriei a făcut ca oamenii în plus care manevrau tunurile să nu mai fie necesari108, ca urmare rămînînd mai mult spaţiu pentru încărcătură şi crescînd raportul tonaj-echipaj, un etalon pentru eficienţa economică. O navă din Boston de 50 de tone avea în mod obişnuit un echipaj format din 7 oameni în 1716; jumătate de secol mai tîrziu, numărul lor era de 5. Cifrele pentru o navă din New York erau 11 şi 7. Navele din Jamaica aveau un tun la fiecare 18 tone în 1730, iar 40 de ani mai tîrziu un tun la fiecare 162 de tone; pentru navele din Virginia, raportul a crescut de la un tun per 29 de tone la mai puţin de un tun per 1.000 de tone. Scăderea tarifelor de asigurare constituia un alt indicator al diminuării violenţei împotriva navelor; pe majoritatea rutelor, în vreme de pace erau în jur de 2%. Se făceau economii şi prin reducerea timpilor de descărcare şi încărcare în port, datorită creării unor condiţii favorabile pentru depozitare, bănci şi asigurări şi aprovizionare, mai ales în America de Nord colonială. Depozitele centralizate îi scuteau pe căpitanii navelor comerciale să umble din port în port căutînd încărcături. Aceasta a reprezentat o îmbunătaţire majoră faţă de situaţia din Chesapeake în secolul al XVII-lea, spre exemplu, unde pentru a aduna o încărcătură de tutun de obicei trebuia să umbli de la un chei la altul de-a lungul rîului şi să te tocmeşti de fiecare dată.

Arta navigaţiei a evoluat chiar mai repede decît designul navelor în secolele expansiunii europene datorită progreselor ştiinţifice, construirii unor instrumente mai sofisticate şi mai precise şi răspîndirii alfabetizării şi a ştiinţei de carte. Sub multe aspecte, marinarii erau deja bine echipaţi cu instrumente cu care puteau determina viteza navei, latitudinea, adîncimea apei şi direcţia. Cea mai importantă descoperire legată de acest ultim aspect a fost soluţia lui Edmond Hillary la problema corectării variaţiei magnetice a busolelor, pe care a găsit-o pe parcursul a

două călătorii pe care le-a făcut în Atlanticul de Sud în anii 1690. (O a treia călătorie, în Canalul Mînecii, a avut ca rezultat publicarea primei hărţi a curenţilor de maree.) Stabilirea latitudinii se făcea tot măsurînd înălţimea unor corpuri cereşti faţă de orizont, deşi instrumentele au devenit mai simple, mai uşoare şi mai precise pe măsură ce s-au îmbunătăţit tehnicile de fabricaţie.

Determinarea longitudinii era mult mai problematică. Folosind estimări ale rutei timp de mai multe săptămîni sau luni pe mare, doar se putea aproxima longitudinea – poziţia la est sau la vest faţă de primul meridian care face legătura între poli –, iar greşelile de calcul au dus la pierderea foarte multor nave. O primă metodă de a determina longitudinea bazată pe observarea bolţii cereşti necesita o cronometrare precisă şi a putut fi folosită abia după dezvoltarea unui ceas foarte exact. Căutarea unei tehnici mai sigure a început serios după pierderea a trei nave de linie şi a echipajelor lor de 1.400 de oameni în apropiere de Sicilia, în octombrie 1707. Şapte ani mai tîrziu, parlamentul a votat acordarea unei recompense de 20.000 de lire sterline „persoanei sau persoanelor care puteau determina longitudinea pe mare”[109]. Nu era primul stimulent financiar de acest gen[110], autorităţile spaniole, veneţiene şi olandeze propunînd şi altele încă de la începutul secolului al XVI-lea. În plus, şi Academia Franceză a instituit un premiu pentru descoperiri ştiinţifice benefice navigaţiei şi comerţului şi au existat numeroase colaborări între teoreticieni şi fabricanţi de instrumente englezi şi francezi. Iniţial accentul s-a pus pe calcularea timpului în funcţie de distanţele lunare[111] – stabilirea orei la un prim meridian prin măsurarea distanţei unghiulare dintre lună şi o stea sau o planetă şi compararea rezultatului cu tabelele dintr-un almanah nautic. Adevăratul progres a fost totuşi realizarea unui ceasornicar pe nume John Harrison, al cărui cronometru marin, primul de acest fel, botezat H1, a fost testat pe mare în 1736[112]. Atît acesta, cît şi cele două versiuni ulterioare erau prea mari pentru a fi practice – H1 cîntărea cam 32 de kilograme – şi în 1761

Harrison a finalizat H4, care măsura 12 centimetri în diametru şi cîntărea doar puţin peste un kilogram[113]. Un alt ceasornicar, pe nume Larcum Kendall, a primit sarcina de a face o copie după H4, pe care James Cook a luat-o cu el în a doua sa călătorie în jurul globului. Cook a fost foarte darnic cu laudele şi a asigurat amiralitatea că „cronometrul domnului Kendall a depăşit aşteptările celui mai înfocat susţinător al său şi, fiind corectat din cînd în cînd după observarea lunii, a fost călăuza noastră de încredere prin toate vicisitudinile vremii”[114]. Măsurarea distanţelor lunare a fost larg folosită pentru determinarea longitudinii pînă în anii 1800, cînd preţul cronometrelor a devenit accesibil şi navigatorilor obişnuiţi.

O problemă diferită de determinarea poziţiei pe glob era reprezentarea acesteia pe o hartă. Conceptele lui Ptolemeu din secolul al II-lea despre latitudine şi longitudine erau înţelese de cîţiva matematicieni europeni, dar cartografii europeni s-au familiarizat din nou cu ele abia în 1450, cînd operele lui Ptolemeu au fost traduse în latină. Cam un secol mai tîrziu, Gerardus Mercator a publicat o hartă a lumii intitulată „O reprezentare nouă şi mai completă a globului terestru adaptată corespunzător pentru folosirea în navigaţie”[115]. Realizarea lui Mercator consta într-o proiecţie în care meridianele şi paralelele se intersectează în unghiuri drepte, iar o linie dreaptă trasată între două puncte reprezintă o diagonală de direcţie constantă, numită loxodromă, şi intersectează toate meridianele sub acelaşi unghi. Deşi cel mai scurt drum pe glob între două puncte este un cerc mare, acesta necesită corectarea continuă a cursului, ceea ce era practic imposibil înainte de dezvoltarea unor echipamente electronice auxiliare pentru navigaţie în secolul XX. Deşi puţin mai lungă decît un cerc mare, loxodroma avea meritul că era mai uşor de urmărit de către navigator. Pe traseele lungi, cînd diferenţa dintre un cerc mare şi o loxodromă era semnificativă, traseul putea fi împărţit într-o serie de loxodrome mai scurte, determinînd schimbări ocazionale ale direcţiei. Nu se ştie foarte clar cum a ajuns Mercator la această proiecţie, şi cu toate că

Edward Wright a elaborat în 1599 o explicaţie matematică uşor de urmărit de alţi cartografi şi navigatori[116], proiecţia Mercator a fost folosită la scară largă abia în anii 1700, cînd a fost adoptată mai ales de inspectorii de registru naval.

Chiar şi fără hărţi bazate pe proiecţii ştiinţifice, cartografii din Antwerp şi Amsterdam au făcut progrese mari în cartografierea zonelor de coastă. În 1584, Lucas Janszoon Waghenaer a publicat *Spieghel der Zeevaerdt* (*Oglinda navigaţiei* sau *Oglinda marinarului*), o colecţie de 44 de hărţi ale apelor din nordul Europei care se centrau pe contururile coastei (adesea nerespectînd scara pentru a oferi detalii ale porturilor), puncte de reper, profiluri ale coastei văzute dinspre mare şi adîncimea apei. Compilaţiile lui Waghenaer[117] erau atît de populare, încît englezii au adoptat termenul *waggoner* pentru orice colecţie de hărţi însoţite de descrieri ale coastelor. Metodele lui Waghenaer au fost îmbunătăţite de Willem Blaeu[118], a cărui *Het Licht der Zeevaerdt* (*Lumina navigaţiei*, 1608) reda cu mai multă acurateţe, printre altele, coastele şi porturile. Ca recunoaştere a realizărilor sale, Compania Olandeză a Indiilor de Est l-a numit pe Blaeu cartograf oficial. Cartografii din alte ţări au extins domeniul acestor *waggoners* şi al altor ghiduri pentru piloţi pentru a încorpora cît mai multe informaţii despre toate rutele maritime importante de pe glob, dar instituţionalizarea disciplinei nu a fost uşoară. Franţa a creat Depôts des cartes et plans în 1720; Compania Britanică a Indiilor de Est l-a numit pe Alexander Dalrymple hidrograf în 1769, iar el a îndeplinit aceeaşi funcţie şi pentru Marina Regală începînd din 1795[119]. Cartografierea de către flotele militare, comercianţi şi exploratori a continuat în ciuda acestei abordări haotice. Printre cele mai notabile realizări de dincolo de apele europene se numără cartografierea de către britanici a fluviului Sfîntul Laurenţiu în timpul Războiului de 7 Ani, din echipă făcînd parte James Cook şi Joseph F.W. Des Barres[120]. Între 1774 si 1780, Des Barres a publicat *Atlantic Neptune*, prima compilaţie completă de hărţi ale coastei de est a Americii de Nord. În secolul următor, îmbunătăţirea instrumentelor de navigaţie urma să fie

eclipsată de inventarea unor tehnologii de propulsie, dar nu aveau să mai apară progrese comparabile în domeniul navigaţiei pînă la inventarea sonarului şi a radarului, a girocompasului şi a sistemelor de poziţionare globală în anii 1900.

Amploarea comerţului maritim şi a operaţiunilor navale a crescut spectaculos în secolul al XVIII-lea. Călătorii considerate la începutul secolului exotice sau posibil letale au devenit ceva obişnuit şi exploratorii au conectat cu restul lumii teritorii şi populaţii anterior izolate. S-au remarcat noi combinaţii de putere comercială şi putere statală, iar ţări ca Rusia şi Statele Unite, cu resurse maritime nefolosite sau slab dezvoltate anterior, s-au lansat pe scena mondială. Unele dintre cele mai ample evoluţii au avut loc în Asia, unde europenii au reuşit în cele din urmă să schimbe vechile tipare şi structura comerţului. Acest lucru a fost cel mai vizibil în preluarea Bengalului de către Compania Britanică a Indiilor de Est, ceea ce a prefigurat apariţia Imperiului Britanic, dar şi în implicarea Statelor Unite în comerţul cu blănuri între nord-vestul Pacificului şi Canton, precum şi în creşterea rapidă a comerţului cu ceai din China. Într-un anumit sens, acestea erau doar variaţii ale unor tendinţe care pot fi identificate încă de la sfîrşitul secolului al XV-lea, şi aproape nimeni nu a anticipat enormele schimbări în ceea ce priveşte echilibrul, amploarea şi ritmul puterii globale ce avea să rezulte din revoluţiile tehnologice şi economice care începuseră deja pe ambele ţărmuri ale Atlanticului.

1* Acest conflict este de asemenea cunoscut sub numele de Războiul Marii Alianţe, Războiul Succesiunii Palatine, iar în America de Nord, Războiul Regelui William.

2* Strîmtoarea este numită după exploratorul spaniol Luis Váez de Torres, care a străbătut-o în 1606.

3** Iniţial, *brigantină* şi *bric* erau folosite cu acelaşi sens; în utilizarea curentă, bricul are vele pătrate pe ambele catarge.

4* Uneori goeletele cu doi-trei arbori aveau vele pătrate pe trinchet. A existat şi o goeletă cu şapte catarge, construită în 1902.

Capitolul 18

„Anihilarea spaţiului şi a timpului”

„Anihilarea spaţiului şi a timpului.” Astfel trîmbiţa un titlu de ziar, anunţînd sosirea la New York a primului transatlantic cu abur viabil din punct de vedere comercial pe 22 aprilie 1838, la doar trei decenii după inaugurarea pe fluviul Hudson a curselor regulate efectuate de vase cu abur. În epoca internetului şi a avioanelor de linie de mare capacitate propulsate de motoare cu reacţie, e greu de apreciat progresul uluitor pe care l-a reprezentat sosirea vapoarelor *Sirius* şi, în ziua următoare, *Great Western*, după ce traversaseră Atlanticul în 18 şi, respectiv, 15 zile. Cel mai bun timp realizat de veliere era de trei săptămîni spre est şi de două ori pe-atît spre vest. Curînd, vapoarele cu abur aveau să facă regulat traversada în mai puţin de două săptămîni, iar la începutul secolului următor cele mai rapide nave aveau nevoie de mai puţin de şase zile. Dar inventarea motorului naval a avut implicaţii globale ce au depăşit cu mult ceea ce şi-ar fi putut imagina creatorii săi preocupaţi de aspectele maritime. Iniţial, cel mai mare impact l-a avut asupra comerţului maritim costier şi pe distanţe scurte, dar motoarele cu abur au deschis continentele şi le-au conectat: transporturile cu vase cu abur au iniţiat o perioadă caracterizată prin săparea unor canale şi alte îmbunătăţiri aduse navigaţiei pe căile interioare ce au transformat peisajul, au creat oportunităţi de dezvoltare industrială şi economică în interiorul continentelor, au facilitat

circulaţia mărfurilor şi persoanelor, iar prin aceasta au schimbat ritmul vieţii oamenilor din întreaga lume.

Dezvoltarea navigaţiei care foloseşte forţa aburului nu poate fi separată de dezvoltarea industrializării în general. Aceasta a dus la realinieri comerciale care au favorizat statele cu pieţe flexibile pe care le puteau folosi pentru a investi în maşini ce necesitau mult capital. A generat şi tensiuni între industriaşi, comercianţi şi transportatori, la un capăt al spectrului economic tot mai larg, şi muncitori şi marinari, la celălalt. Discrepanţa financiară dintre bogaţi şi săraci nu era absolută şi industrialismul a favorizat dezvoltarea unei clase mijlocii de profesionişti ale cărei valori burgheze au generat un impuls umanitar caracterizat de credinţa în echitate şi bunăstare socială. În Marea Britanie, superputerea secolului al XIX-lea, marina comercială, care a facilitat creşterea puterii economice şi industriale britanice, era în acelaşi timp un simbol al multora dintre aspectele negative ale capitalismului dezlănţuit şi un vector al reformelor care i-au atenuat cele mai grave excese.

Apariţia motorului cu abur

Unii inventatori din Anglia şi Franţa au început să experimenteze aplicarea forţei aburului în scopuri mecanice în secolul al XVII-lea. Cele mai semnificative progrese practice au apărut spre sfîrşitul anilor 1700 în Anglia, din mîinile inginerului James Watt şi ale partenerului său, Matthew Boulton. Aburul, evident, a trezit interesul transportatorilor, care dintotdeauna depinseseră exclusiv de costisitoarea energie umană sau de toanele vîntului şi ale mareelor. Puterea mecanică avea să-i elibereze de aceste constrîngeri fizice, să deschidă noi perspective şi să creeze o mulţime de posibilităţi. Dar obstacolele ce stăteau în calea adoptării aburului erau nu doar tehnice, ci şi financiare şi politice, iar prima persoană care a construit un vas cu abur

practic nu a avut deloc succes pe plan comercial. În 1785, nefericitul inventator american John Fitch a cerut sprijinul proaspătului Congres al Statelor Unite în „încercarea sa de a uşura navigaţia pe căile interioare ale Statelor Unite”[1]. Propulsat de un mecanism care imita acţiunea pagaielor, aşa-numitul *Steamboat* al lui Fitch a navigat două mii de mile în interiorul şi în jurul Philadelphiei avînd la bord pasageri plătitori[1*]. Deşi legislaturile din New Jersey şi Virginia îi dădeau drepturi exclusive asupra oricărei „ambarcaţiuni stimulate sau propulsate de puterea focului sau a aburului”[2] în statele lor, el nu a reuşit să-şi finanţeze afacerea şi a murit sărac şi singur în 1798.

Propulsia cu abur a avut succes abia după ce geniul tehnologic şi întreprinzător al lui Robert Fulton s-a combinat cu bogăţia şi relaţiile politice ale lui Robert Livingston. Cursa inaugurală a vasului lui Fulton, *North River Steam Boat*, de 45 de metri lungime, cu două roţi cu zbaturi în borduri, a avut loc în 1807 pe fluviul Hudson, între New York şi Albany; după aceea nu a mai fost cale de întoarcere. În mai puţin de un secol, forţa aburului avea să domine comerţul maritim şi războiul naval la nivel global, deşi pînzele au rămas competitive cel puţin pe unele pieţe pînă în anii 1900. În cele trei decenii care s-au scurs între debutul navei *North River Steam Boat* şi sosirea vaporului *Sirius* la New York, navigaţia bazată pe forţa aburului a avut un impact extraordinar asupra dezvoltării din interiorul continentelor, îndeosebi în Statele Unite. În 1809, Livingston şi Fulton au monopolizat navigaţia cu vase cu abur pe Ohio şi Mississippi şi au cooptat un alt inventator, Nicholas Roosevelt, care să stabilească dacă s-ar putea utiliza nave cu abur pe distanţa de 1.900 de mile dintre Pittsburgh şi New Orleans. Doi ani mai tîrziu, vasul lui Roosevelt cu două roţi cu zbaturi montate în borduri, *New Orleans*, a început să facă curse regulate. După cum i-a mărturisit Fulton unui prieten, „fluviul Mississippi, cum ţi-am mai scris, este cucerit; vasul cu abur pe care l-am trimis să facă negoţ între New Orleans şi Natchez [Mississippi] a transportat 1.500 de barili = 150 de tone, de la New Orleans la Natchez, 313 mile împotriva

curentului, în şapte zile, funcţionînd 84 de ore în acest răstimp”[3]. În 1814, cînd *New Orleans* s-a scufundat, pe fluviu operau încă trei vase cu abur – două sfidînd monopolul deţinut de Livingston şi Fulton – şi la New Orleans au fost înregistrate 21 de sosiri. Unul dintre primii rivali a fost Henry Shreve, al cărui vas cu două punţi, cu pescaj mic şi cu zbaturi la pupa, *Washington*, s-a dovedit a fi premergătorul vasului cu abur clasic de pe Mississippi, deşi zbaturile la pupa nu au fost adoptate pe scară largă pînă în anii 1860[4]. 20 de ani mai tîrziu se înregistrau mai mult de 1.200 de sosiri, iar în 1840 New Orleans era al patrulea cel mai aglomerat port din lume[5], datorită exporturilor masive de bumbac. Pînă la sfîrşitul secolului aveau să fie construite mai bine de patru mii de vase cu abur, copleşind „Tatăl Apelor”.

La fel de impresionante precum creşterea numărului de nave erau creşterile vitezei şi ale duratei sezonului de navigaţie. Porţiunea cea mai aglomerată pe ruta Mississippi-Ohio era între New Orleans şi Louisville, Kentucky – 1.332 de mile. Între 1815 şi anii 1850, durata medie a călătoriei spre nord a scăzut de la 20 de zile la mai puţin de şapte[6], iar spre sud a fost înjumătăţită, la puţin peste cinci zile. Curăţarea rîurilor de trunchiuri de copaci şi alte obstacole a extins sfera operaţiunilor. În anii 1830, Shreve a proiectat o ambarcaţiune cu două coci echipată cu scripeţi cu abur, cabluri, lanţuri şi alte dispozitive menite să îndepărteze „marea plută”[7], o îngrămădeală de trunchiuri, noroi şi alte aluviuni ce blocau două sute de mile din Rîul Roşu, un afluent al fluviului Mississippi care izvorăşte din Texas. Army Corps of Engineers a reuşit să cureţe masa plutitoare în şase ani, iar în 1839 – la doi ani după ce Republica Texasului şi-a cîştigat independenţa faţă de Mexic şi cu şase ani înainte să fie anexată de Statele Unite – Rîul Roşu era navigabil pe 1.200 de mile, de la Mississippi pînă la Fort Towson, la graniţa dintre Oklahoma şi Texas.

La fel, aburul a sporit posibilităţile şi în nord pentru canadienii şi americanii care locuiau în jurul Marilor Lacuri, dar utilitatea navei cu abur şi profitabilitatea colonizării vestului

erau limitate din cauza imposibilităţii de a ajunge la lacurile superioare de pe mare. Existau propuneri de săpare a unui canal între lacurile Ontario şi Erie încă de la începutul secolului al XVIII-lea, dar, ca şi în cazul energiei aburului, pentru depăşirea obstacolelor tehnologice, geografice şi politice era nevoie de oameni vizionari şi cu relaţii. Un astfel de om a fost Gouverneur Morris, care s-a gîndit pentru prima oară la un canal – dacă e să credem afirmaţiile ulterioare – pe cînd era staţionat lîngă Lacul Champlain, în timpul Revoluţiei Americane. Nu a văzut efectiv Lacul Erie pînă în 1800, cînd i-a scris unui prieten:

> Din acest punct începe navigaţia pe mai bine de o mie de mile… Să ştii că o zecime din cheltuielile suportate de britanici în ultima campanie ar permite vaselor să navigheze de la Londra, pe fluviul Hudson, pînă în Lacul Erie. Deocamdată, prietene, abia dacă ne tîrîm de-a lungul cochiliei exterioare a ţării noastre. Interiorul este ce avem mai de preţ în partea locuită de noi, prin sol, climă, tot. Cel mai mîndru imperiu din Europa e doar un balon de săpun în comparaţie cu ce *va* fi, cu ce *trebuie* să fie America peste două secole[8].

Guvernul federal nu a mai acordat sprijin financiar pentru un canal spre vest şi a căzut în sarcina statului New York să construiască, între 1817 şi 1825, Canalul Erie, care uneşte fluviul Hudson cu Lacul Erie, o diferenţă de nivel de 165 de metri. Ca şi în cazul apariţiei navei cu abur pe Mississippi, avantajele s-au văzut imediat. Timpul necesar unei călătorii de 363 de mile de la Albany pînă la Buffalo a scăzut de la 32 de zile la nu mai mult de şase pentru o barjă cu o încărcătură de 50 de tone[9]. Costurile de transport au scăzut cu pînă la 95% – de la 120 de dolari la şase dolari tona de cereale transportate de la Buffalo pînă la New York City. Preluînd iniţiativa atunci cînd guvernul federal a dat înapoi, statul cîştigase primul loc în competiţia pentru comerţul exterior, iar New Yorkul a devenit principalul port de sosire a imigranţilor în Statele Unite[10], luînd locul Philadelphiei, care ocupase această poziţie în secolul al XVIII-lea. În acelaşi timp, Canada a iniţiat o serie de îmbunătăţiri similare[11]. Canalul Lachine, lung de 15 kilometri, care ocoleşte pragurile Lachine Rapids, cu o cădere de 13 metri pe fluviul Sfîntul Laurenţiu, mai sus de Montréal, a fost inaugurat în 1825, iar patru ani mai tîrziu, Canalul Welland, de 42

de kilometri, paralel cu rîul Niagara, a făcut posibilă navigaţia navelor între fluviul Sfîntul Laurenţiu şi Lacul Ontario, la sud de Lacul Erie, cu o diferenţă de nivel de o sută de metri.

Deşi puţinele îmbunătăţiri ale navigaţiei pe căile interioare au avut efecte atît de imediate şi de spectaculoase precum curăţarea fluviului Mississippi sau cele de pe Marile Lacuri, eforturi similare au fost făcute şi în afara Statelor Unite. Marea Britanie avea mai mult de 4.700 de mile de canale pînă în 1875, iar populaţia flotantă era estimată la 80.000-100.000 de oameni[12], consideraţi de majoritate paria, care trăiau la bordul a 25.000 de şlepuri. În Olanda, Franţa şi Germania ştiinţa hidrologiei se axa de obicei pe controlarea inundaţiilor şi ameliorare, iar în unele cazuri navigaţia era aproape întîmplătoare faţă de obiectivul principal. Aşa s-a întîmplat cu ambiţiosul program al lui Johann Gottfried Tulla de a îndrepta cursul superior al Rinului[13], care, propunea el, trebuia să fie „direcţionat într-o singură albie cu meandre line adaptate naturii... sau, unde se poate, în linie dreaptă”[14]. Lucrările pe Rin au început în acelaşi an cu săparea Canalului Erie, iar în următoarele şase decenii programul lui Tulla de construire a unor baraje, tăiere a unor canale şi eliminare a unor insule a scurtat distanţa străbătută de Rin între Basel şi Worms de la 200 la 160 de mile – şi a împins problema inundaţiilor în aval. După mai bine de un secol şi jumătate, oraşele construite pe malurile cîndva stabile ale cursului mijlociu al Rinului, cum ar fi Kölnul, sînt afectate de inundaţii periodice din cauza creşterii vitezei pe cursul superior. Deşi astăzi Rinul este un coridor important de transport pînă în Elveţia şi o componentă esenţială a unui sistem transeuropean de rîuri şi canale ce leagă Marea Nordului de Main şi Dunăre şi de Marea Neagră, navigaţia nu făcea parte din planul lui Tulla şi navele cu abur au ajuns pe cursul superior al Rinului abia în 1831.

„Începutul noii ere a energiei aburului”

Chiar cînd începeau săpăturile la Canalul Erie, în 1817, un grup de investitori din New York anunţa instituirea primului serviciu de transport transatlantic regulat cu veliere: „Intenţia noastră este ca aceste nave să plece din New York, pline sau nu, în ziua de 5, iar din Liverpool în ziua de 1 a fiecărei luni, pe tot parcursul anului – şi, dacă va fi necesar să ne folosim de un vas cu abur ca să le scoată de pe fluviu, dorim să facem asta”[15]. Oferta de curse regulate a companiei Black Ball Line era o iniţiativă îndrăzneaţă şi datorită unei supraabundenţe în domeniul transporturilor care a dus la scăderea preţurilor în Atlanticul de Nord, reminiscenţă a Războaielor Napoleoniene şi a Războiului din 1812, abia în 1821 a apărut un serviciu concurent. O problemă mai dificilă a navelor de pasageri şi poştă era diferenţa mare dintre timpii necesari traversadei spre şi dinspre Europa, care în primul an de activitate al companiei Black Ball Line era în medie de 25 de zile spre est şi 43 de zile spre vest[16]. Energia aburului promitea să egalizeze timpul petrecut pe mare, dar, deşi începînd din 1819 au mai fost cîteva nave care au traversat Atlanticul folosind mai mult sau mai puţin forţa aburului, ideea de a construi o navă cu abur special în acest scop a devenit practică abia în anii 1830. Mai ales întreprinzătorii americani erau nerăbdători să se aventureze, dar pînă la urmă meritul de a fi proiectat primul vapor cu abur transatlantic i-a revenit inginerului britanic Isambard Kingdom Brunel. Atunci cînd Great Western Railway, pentru care lucra, a construit o linie ferată de la Londra la Bristol, se spune că el ar fi sugerat companiei să-şi extindă serviciile spre New York cu ajutorul unei „nave cu abur”. Mult mai mare decît de orice altă navă din acea vreme, *Great Western* a lui Brunel, avînd o lungime de 72 de metri şi coca construită din lemn, era întărită cu grinzi diagonale de lemn şi de fier, ultimul fiind un material relativ nou în construcţiile navale. Această rezistenţă internă a permis instalarea boilerelor şi a motorului de o sută de tone, suplimentate de un greement cu patru catarge. Pentru cei 150 de pasageri, *Great Westerner* se lăuda şi cu un mare salon măsurînd 23 de metri pe 34.

Între timp, unele firme din Liverpool, al doilea port ca mărime al Marii Britanii şi principalul rival al Bristolului, intraseră în cursă, încercînd să fie primele care ofereau servicii de transport transatlantic asigurate de vapoare cu abur. Dîndu-şi seama că nu va reuşi să construiască o nouă navă pînă să fie lansat *Great Western*, British & American Steam Navigation Company a închiriat şi a modificat o navă cu abur de pe Marea Irlandei, *Sirius*, pentru traversadă. Plecînd din Cork, Irlanda, pe 4 aprilie 1838, *Sirius* a intrat în portul New York pe 22 aprilie, fiind subiectul titlului triumfător din *The New York Herald*:

> Sosirea din Cork a navei cu abur *Sirius* în 17 zile
> Începutul noii ere a energiei aburului
> Marele Atlantic, în sfîrşit cucerit
> Anihilarea spaţiului şi a timpului[17]

Great Western a ajuns la New York în ziua următoare, plecarea sa fiind întîrziată de un incendiu care a aprins traversele punţii în jurul coşului. Pagubele au fost minime, iar după reparaţii a plecat din Bristol pe 8 aprilie, traversînd Atlanticul cu o viteză medie de 8,8 noduri, cu două noduri mai rapid decît *Sirius*. Mai important pentru stabilirea fezabilităţii serviciului de transport transatlantic cu vapoare cu abur era faptul că nu folosise decît jumătate din cele opt sute de tone de cărbuni.

Întrecerea dintre *Sirius* şi *Great Western* avea loc la un an după ce guvernul britanic decisese să-şi revizuiască serviciul poştal, greoi şi costisitor[18], efort care se armoniza perfect cu necesitatea ca amiralitatea să asigure accesul la transportul oceanic cu vapoare cu abur pe timp de război şi cu nevoia de investiţii externe a companiilor ce foloseau nave cu abur. Această confluenţă de interese a dus la plata unor subvenţii de stat pentru transportul corespondenţei[19]. În 1837, Peninsular & Oriental Steam Navigation Company (P & O) a încheiat primul contract cu amiralitatea pentru servicii poştale subvenţionate de la Falmouth spre Spania, Portugalia şi Gibraltar. Trei ani mai tîrziu P & O şi-a extins această rută pînă la Alexandria, de unde pasagerii urmau „traseul pe uscat” spre Port Suez pentru a se îmbarca pe o altă

navă cu care urmau să ajungă la Calcutta, cu escală în Galle, Sri Lanka. Patru ani mai tîrziu serviciul companiei P & O a fost extins pentru Singapore şi China, iar în 1852, printr-o linie de acces din Singapore, spre Australia.

Ca semn de recunoaştere a succesului repurtat de *Sirius* şi *Great Western*, în 1838 amiralitatea i-a oferit lui Samuel Cunard din Halifax, Nova Scotia, o subvenţie pentru serviciul de transport transatlantic. Rivalii săi au protestat, dar prudenţa lui Cunard a făcut ca el să fie o alegere remarcabilă. Însă nu toată lumea era dispusă să suporte condiţiile modeste de pe navele sale. În ianuarie 1842, Charles Dickens şi soţia lui s-au îmbarcat pe nava-amiral a companiei, *Britannia*, pentru prima vizită a scriitorului în Statele Unite. Deloc impresionat, într-un val de scrisori trimise înainte de plecare Dickens s-a delectat criticînd aspru condiţiile. „Cabina noastră este infinit mai mică decît îţi poţi imagina", îi scria el fratelui său. „Nici unul dintre geamantanele mele nu a putut fi vîrît înăuntru cu nici un chip. Cînd uşa e deschisă, nu te poţi întoarce. Cînd e închisă, nu poţi să-ţi pui o cămaşă curată sau să ţi-o scoţi pe cea murdară. În timpul zilei e întuneric. Noaptea e frig." Cabina doamnei de alături, a recunoscut Dickens, invidios, era „într-adevăr o cameră confortabilă... bine luminată, cu sofa, oglindă şi celelalte"[20]. Dar dacă Cunard avea înclinaţii spartane, nimeni nu avea ce să reproşeze companiei în legătură cu grija conducerii şi comandanţilor săi, care au creat precedente excelente în materie de siguranţă. În primele trei decenii, Cunard a pierdut doar trei nave şi nimeni nu a murit în nici unul dintre accidente.

Nu se putea spune acelaşi lucru şi despre alte companii, cea mai notorie fiind New York and Liverpool United States Mail Steamship Company, cunoscută drept Compania Collins, înfiinţată special ca să-i facă concurenţă lui Cunard. În anii 1840, Congresul Statelor Unite a dezbătut dacă este înţelept să se bazeze pe nave britanice subvenţionate pentru a transporta poşta între Statele Unite şi Europa. Pentru mai mulţi senatori, singura soluţie rezonabilă era o subvenţie din partea americanilor pentru navele

americane: „Sugerez să nu se ia în considerare costurile... şi mai sugerez Congresului să lase unui expert în navigaţie ales cu grijă libertate deplină pentru a începe detronarea absolută a acestui Cunard”[21]. O alegere evidentă a fost Edward Knight Collins. Avînd experienţă în transportul de pasageri şi poştă între New York, Mexic şi New Orleans, Collins a intrat în serviciul de transport transatlantic cu pachebotul cu pînze *Shakespeare* în 1837. Compania sa Dramatic Line, care folosea nave cu vele pătrate, a avut mare succes, iar în 1846 el a solicitat Congresului o subvenţie de 385.000 de dolari pentru a institui un serviciu de 20 de curse dus-întors pe an între New York şi Liverpool, cu nave cu abur[22]. Ca şi în Anglia, legislaţia prevedea că navele pot servi drept auxiliare, iar acestea trebuiau să fie „inspectate de un constructor naval angajat al Departamentului Naval... şi construite astfel încît să poată fi transformate cu cele mai mici costuri posibile în vapoare de război de prima clasă”[23]. După obţinerea fondurilor, Collins a comandat patru vapoare cu abur, din lemn, care aveau şi pînze, şi cîte două roţi cu zbaturi pe bordaje. Măsurînd puţin peste 85 de metri lungime, *Atlantic*, *Arctic*, *Pacific* şi *Baltic* au stabilit ritmul în Atlanticul de Nord, fiind cu aproape 50% mai rapide decît *Britannia*, care avea o viteză de 8,5 noduri. Totuşi, costurile uriaşe pentru combustibil şi întreţinere l-au obligat pe Collins să solicite o nouă subvenţie de 858.000 de dolari, aprobată prompt de un Congres risipitor.

Lăsînd la o parte potenţialul lor ca nave auxiliare, navele Companiei Collins erau renumite pentru mobilierul somptuos, pe care inspectorul amiralităţii, Matthew Calbraith Perry, l-a considerat „extravagant de strident”[24]. John Abbott a declarat în *Harper’s New Monthly Magazine* că principala cabină a vaporului *Arctic* avea „un aer de o măreţie aproape orientală... Cînd salonul este luminat, seara, arată extrem de bogat”. Sala de mese, „mare, aerisită”, cu „ferestre care dau spre ocean, la fel de plăcut ca cele ale oricărui salon”, avea două sute de locuri şi „cabinele private sînt veritabile *camere*, oferind tot confortul pe care ţi l-ai putea dori... Unele dintre aceste camere au paturi duble, mari, cu rame

franţuzeşti şi draperii opulente”[25]. Este posibil ca toate acestea să fi fost doar exagerările unui jurnalist, întrucît un pasager de pe alt vapor al aceleiaşi companii, *Atlantic*, le recomanda potenţialilor pasageri „*să-şi ia o cabină întreagă doar pentru ei*... decît să stai atît de aproape de altcineva, încît acela să-ţi respire jumătate din aer şi tu să respiri tot aerul lui”. Oricum, pentru mulţi din Congres, şi nu numai, navele erau o manifestare a „gloriei naţionale” a Americii, iar 30.000 de oameni au venit să vadă lansarea la apă a vaporului *Arctic* în 1850. După cum a declarat Abbott, „Statele Unite nu au făcut încă nimic care să fi contribuit atît de mult la renumele lor în Europa precum construirea acestei serii de nave cu abur a Companiei Collins. Am trecut cu un pas înaintea întregii lumi. Nimic din tot ce a plutit pe apă pînă acum nu se ridică la nivelul acestor nave... Nimeni nu se gîndeşte să le pună la îndoială superioritatea”[26].

Aceasta s-a dovedit a fi o greşeală lamentabilă, şi cu toate că alte naufragii aveau să facă mai multe victime, pierderea vaporului *Arctic* în 1852 a rămas mai bine de jumătate de secol punctul de referinţă în evaluarea tuturor naufragiilor[27]. În 1912, cînd s-a scufundat *Titanicul*, *New York Post* a scris că „în deceniile din urmă au avut loc pe ocean multe tragedii senzaţionale, dar... pentru a găsi ceva egal cu ceea ce s-a întîmplat în această săptămînă... ar trebui să ne amintim de povestea nefericitului *Arctic*”[28]. Navigînd spre vest, cam la 50 de mile sud de Newfoundland, printre petice de ceaţă, *Arcticul* se ciocnise cu *Vesta*, un vapor cu abur franţuzesc auxiliar cu cocă de fier care mergea de la Saint-Pierre spre Franţa. Toată lumea de la bordul ambelor nave a presupus că *Vesta*, fiind mai mică, era condamnată, şi căpitanul de pe *Arctic*, James C. Luce, şi-a trimis secundul pentru a oferi asistenţă. Dar, cînd i s-a spus că intră apă în coca necompartimentată a navei sale, a abandonat nava franceză şi barca de salvare, pornind în grabă spre Newfoundland; apa care creştea a stins însă focurile cazanelor şi motoarele şi pompele s-au oprit.

Arcticul depăşea cerinţele de siguranţă stabilite de Legea

vapoarelor din 1852, care stipula ca vasele de peste 1.500 de tone să aibă şase bărci de salvare, dintre care cel puţin una din metal. Toate cele şase de pe *Arctic* erau bărci metalice cu compartimente etanşe. Cum avea să se dovedească şi în cazul *Titanicului*, ce a lipsit a fost cantitatea, nu calitatea. Barca secundului fiind abandonată, rămîneau doar cinci bărci de salvare pentru cei de pe vas, dintre care au murit mai mult de trei sute. Între timp, după ce a privit îngrozit cum giganticul pachebot american dispărea în ceaţă, smulgînd cam zece picioare din prova navei sale, căpitanul navei *Vesta* a descoperit că restul cocii de fier rezistase relativ bine coliziunii. Consolidînd primul dintre cele trei compartimente etanşe ale navei, a ajuns în Newfoundland, iar după reparaţii majore *Vesta* s-a întors în Franţa.

Pierderea de vieţi de pe *Arctic* a fost îngrozitoare. Faptul că era mîndria marinei comerciale americane accentua tragedia. Dar ceea ce a oripilat publicul au fost informaţiile privind comportamentul revoltător al echipajului: 61 dintre cei 86 de supravieţuitori erau membri ai echipajului. *New York Daily Times* a notat că, „avînd în vedere comportamentul lor, nu putem să nu deplîngem salvarea lor la fel de mult ca şi pierderea celor morţi”[29]. Şi mai şocant, printre supravieţuitori nu se numărau nici o femeie şi nici un copil – nici măcar soţia şi cei doi copii ai lui Collins (acesta nu se afla la bord) –, aspect reţinut de editorialişti, miniştri şi alte personalităţi din acea vreme, cel mai impresionant de Walt Whitman, care a scris:

> Despre floarea ştiinţei marine a cincizeci de generaţii... Despre vaporul *Arctic* scufundîndu-se,
> Despre tabloul tainic – femei strînse laolaltă pe punte, palide, eroice, aşteptînd clipa care se apropie – o, clipa!
> Un suspin uriaş – cîţiva bulbuci – spuma albă zvîcnind în sus – şi femeile au pierit,
> Scufundîndu-se acolo, acoperite de apa nepăsătoare[30].

Deşi existau numeroase antecedente, se pare că echipajul de pe *Arctic* nu a fost pus sub acuzaţie, dar indignarea publicului i-a stimulat pe membrii Congresului care se opuneau subvenţiilor pentru transportul poştei, ei putînd acum să acuze extravaganţa fatală a beneficiarilor acestora. După cum a afirmat un membru

al Congresului, „dacă [Compania Collins] ar fi cheltuit pe bărci de salvare banii cheltuiţi pentru ornamente şi decoraţiuni din turtă dulce, sute de vieţi preţioase ar fi putut fi salvate”[31].

Tragedia a fost urmată de cereri generalizate de reformă. Soarta robustei *Vesta* (sugestiv botezată după zeiţa virgină a căminului şi casei) a dovedit clar că era mai probabil ca o cocă de fier cu compartimente etanşe să reziste unei coliziuni decît cele de lemn necompartimentate. Pare inexplicabil faptul că pînă atunci constructorii de nave din Vest nu incluseseră compartimentarea printre principiile lor de construcţie. Conceptul era cunoscut şi aplicat de foarte mult timp în construirea vaselor chinezeşti, iar în secolul al XVIII-lea Benjamin Franklin, printre alţii, a propus construirea unor coci care să imite „bine-cunoscuta practică a chinezilor de a împărţi cala unei nave mari în mai multe camere separate prin pereţi despărţitori bine călăfătuiţi... aşa încît, dacă apare o spărtură în una dintre ele, celelalte să nu fie afectate; şi, chiar dacă acea cameră s-ar umple pînă la nivelul mării, nu ar fi suficient ca să scufunde nava”. Franklin credea că, oricare ar fi costurile suplimentare presupuse de această operaţiune, ele ar fi fost compensate de tarifele mai mici de asigurare „şi de un preţ mai mare plătit de pasageri, care ar prefera să călătorească cu astfel de vase”[32]. Într-o broşură intitulată *Steam-Lanes Across the Atlantic* (1855), şeful Observatorului Naval american, locotenentul Matthew Fontaine Maury, a sugerat o serie de îmbunătăţiri în urma dezastrului, printre care şi acestea:

> Bărci de salvare şi veste de salvare, compartimente etanşe, registre de roluri pentru pasageri şi echipaj care să „salveze vasul” erau printre planurile de redresare, iar printre cele preventive erau semnalizatoare pe timp de ceaţă, busole corecte, viteza de plutire, un observator şi coridoare navigabile sau o bandă dublă pentru vapoarele ce traversează această parte a Atlanticului, adică o cale pe care să meargă la dus şi altă cale la întors[2* 33].

Ultima recomandare se potrivea bine cu interesele lui Maury. O analiză a jurnalelor de bord ale navelor companiilor Cunard şi Collins a arătat că acestea navigau pe o bandă lată de aproximativ trei sute de mile. După ce a consultat amplele date oceanografice

la care avea acces datorită funcţiei sale, Maury a recomandat ca vapoarele ce se îndreaptă spre vest să meargă pe un culoar nordic lat de 20-25 de mile, iar cele care merg spre est să folosească un culoar sudic de 15-20 de mile lăţime[34]. Aceste culoare aveau să reducă probabilitatea ca vapoarele să se ciocnească între ele sau cu nave cu pînze, ai căror „căpitani preocupaţi de binele public" erau îndemnaţi să evite pe cît posibil culoarele vapoarelor cu abur. Consiliul societăţilor de asigurări din New York a publicat recomandările lui Maury şi el a trasat culoarele vapoarelor în ediţia din acel an a volumului său *Explicaţii şi indicaţii de navigaţie însoţind hărţile vînturilor şi curenţilor*. Deşi Forţele Navale ale Statelor Unite şi multe companii maritime le cereau căpitanilor lor să urmeze aceste culoare, respectarea lor era opţională. Totuşi, avantajele nu puteau fi ignorate şi mai multe accidente ulterioare au fost puse pe seama faptului că navele nu erau pe culoarul potrivit. În 1889, problema culoarelor pentru vapoare a fost dezbătută la o conferinţă de la Washington întrunită „pentru a lua o decizie în ceea ce priveşte importanta chestiune a rutelor fixe pentru vapoarele ce traversează Atlanticul"[35], dar planul lui Maury nu a fost adoptat pînă în 1900, la 46 de ani după pierderea *Arcticului*, la o întîlnire a Conferinţei Maritime Internaţionale.

Întrucît deserveau pieţele de elită din nord-vestul Europei şi estul Statelor Unite, subvenţiile pentru transatlantice sînt cele mai cunoscute, dar au existat subvenţii şi pentru alte rute de transport maritim. Statele Unite le foloseau pentru a încuraja comerţul cu Caraibele şi pe coasta vestică a Americii de Nord. În acelaşi timp cu acordarea subvenţiei pentru Compania Collins, compania Sloo Line a primit una pentru a deservi coasta estică a statului Panama via Charleston şi Savannah[36], iar Pacific Mail Steamship Company a lui W.H. Aspinwall pentru a deservi ruta de pe coasta de vest a statului Panama spre San Diego, Monterey, San Francisco şi Astoria. Aspinwall a ales excepţional de bine momentul, căci în anul următor faptul că s-a descoperit aur în California a declanşat o migraţie în masă spre coasta vestică. Deşi

operatorii de vase cu abur au avut foarte mult de cîştigat de pe urma acestui noroc neaşteptat, majoritatea celor 75.000 de *forty-niners* care s-au îmbarcat spre California au călătorit cu peste 750 de nave cu pînze care plecau din porturi de pe coasta de est spre San Francisco trecînd pe la Capul Horn, cele mai multe dintre ele fără întrerupere[37]. Deşi distanţa de la New York sau Boston pînă la Golden Gate depăşeşte 13.000 de mile pe la Capul Horn (şi de fapt unele vase parcurgeau mai mult de 20.000 de mile în căutarea unor vînturi prielnice), faţă de cele sub 3.000 de mile pe uscat, o ambarcaţiune cu pînze obişnuită putea parcurge distanţa mai mare în mai puţin de şase luni, iar cliperele puteau face călătoria în patru luni sau mai puţin[38]. Prin comparaţie, călătoria transcontinentală de-a lungul aşa-numitei Oregon Trail, din Independence, Missouri, spre Portland, Oregon, dura şase luni, iar asta fără să mai punem la socoteală timpul, efortul şi cheltuielile necesare pentru a ajunge în Missouri. Aceşti factori făcuseră ca numărul migranţilor spre vest să rămînă mic, iar în anii 1843-1845 doar patru-cinci mii de colonişti porniseră spre nord-vestul Pacificului. Creşterea explozivă a populaţiei americane din California, care se separase de Mexic în 1846, a dus la acceptarea sa ca stat în 1850. Datorită legăturilor maritime puternice cu coasta de est, California este singurul dintre cele 48 de state, în afară de Louisiana, care nu a avut iniţial graniţă comună cu alt stat american.

Itinerare maritime şi perioada de glorie a comerţului maritim

Recomandarea lui Maury ca vapoarele să urmeze culoare prestabilite pe mii de mile în largul oceanului era o prelungire firească a cercetărilor lui anterioare privind obţinerea unor timpi mai buni de navigare pe oceanele lumii, care la rîndul lor se bazau pe progrese în studiul oceanelor, ce a început să avanseze

cu adevărat spre sfîrşitul anilor 1700. În primele secole ale expansiunii maritime europene, cunoştinţele unei naţiuni despre rutele sigure şi eficiente constituiau secrete bine păzite. Instituţionalizarea cercetărilor finanţate de stat care aveau ca scop diseminarea la scară largă a cunoştinţelor hidrografice s-a desfăşurat lent în secolul al XVIII-lea, însă, chiar şi fără o organizare formală, s-au făcut progrese considerabile. În 1768, lui Benjamin Franklin, în calitate de director-adjunct al serviciilor poştale ale coloniilor americane, i s-a cerut să explice de ce traversadele dinspre colonii spre Anglia durau mai puţin decît cele spre America de Nord. Cu ajutorul vărului său, un căpitan de navă din Nantucket, Franklin a descris „*Curentul Golfului*, un curent puternic astfel numit, care iese din Golful Floridei, îndreptîndu-se spre nord-est cu viteza de 4, 3½, 3 şi 2½ mile pe oră”[39], şi care încetineşte navele ce merg spre vest şi dă viteză celor ce merg către est. Serviciul poştal a publicat o hartă a Curentului Golfului, iar Franklin a îmbogăţit-o prin observaţii făcute în cele trei traversări ale Atlanticului dintre 1775 şi 1785. La un deceniu după cercetarea iniţială de către Franklin a Curentului Golfului, George Rennell, inspector al Companiei Indiilor de Est, a cartografiat Curentul Agulhas, de-a lungul coastei sudice a Africii de Est, şi în secolul următor Alexander von Humboldt a măsurat curentul peruvian care se îndreaptă spre nord şi care curînd a primit numele său.

Această căutare a ordinii în haosul adîncurilor s-a manifestat şi în alte moduri. Primul director al Biroului Hidrografic al Amiralităţii (1795), amiralul Francis Beaufort, a făcut un tabel care clasifica vînturile în funcţie de viteza lor şi oferea descrieri ale efectelor vîntului asupra apei, aşa încît forţa lui să poată fi stabilită fără un anemometru. Scara Beaufort a permis transmiterea unor informaţii sigure despre viteza vîntului[40]. Aplicarea sa a fost anticipată de Alexander Dalrymple, care, în calitate de hidrograf al Companiei Indiilor de Est, făcuse „treaba foarte folositoare de a examina jurnalele navelor [companiei], pentru a îmbunătăţi hărţile de navigaţie ale Indiilor de Est”[41].

Maury a revoluţionat acest proces concepînd un „jurnal de bord în alb” în care căpitanii puteau nota zilnic direcţia şi viteza vîntului şi a curentului, variaţia magnetică şi temperatura apei oceanului. Compilînd date din mii de călătorii, Depozitul de Hărţi şi Instrumente a elaborat o serie de *Hărţi ale vînturilor şi curenţilor* ce înfăţişau vînturile şi curenţii care predominau în fiecare lună a anului, pentru a „generaliza experienţa marinarului astfel încît fiecare să poată avea în faţă, dintr-o privire, experienţa tuturor”[42] şi astfel să stabilească traseul optim pînă la destinaţie. Publicate pentru prima oară în 1848, *Hărţile* lui Maury au avut un efect uluitor asupra timpilor de navigare şi a costurilor de transport. Durata medie a călătoriei de la New York la San Francisco a scăzut de la 188 la 145 de zile în 1851 şi la 136 de zile după patru ani. Publicarea hărţilor lui Maury a coincis cu dezvoltarea cliperului, dar un raport din 1854 estima că folosirea hărţilor la nivel mondial aducea marinei comerciale britanice o economie de zece milioane de dolari pe an, ceea ce i se datorează în primul rînd lui Maury[43].

Deşi în prima parte a secolului al XIX-lea fuseseră dezvoltate o varietate de modele de vase rapide, abia odată cu goana după aurul californian „căutarea vitezei vaselor cu pînze”[44] a devenit un imperativ. Începutul anilor 1850 a reprezentat apogeul epocii cliperului, cînd viteza genera profituri mai mari decît volumul. Primul cliper extrem, *Stag Hound*, din 1850, era creaţia arhitectului naval Donald McKay din Boston, care ulterior a lansat vase renumite, cu nume semnificative precum *Flying Cloud* (*Norul zburător*), *Sovereign of the Seas* (*Suveranul mărilor*) şi *Great Republic* (*Marea republică*). Lansarea vasului *Stag Hound* a suscitat mare interes şi *Boston Atlas* nu s-a zgîrcit cu laudele la adresa realizării lui McKay:

> Această navă magnifică a fost o minunăţie pentru toţi cei care au văzut-o. Nu numai că e cea mai mare navă funcţională din clasa ei, ci modelul ei poate fi considerat originalul unei idei noi în arhitectura navală. E mai lungă şi mai elegantă decît orice alt vas comercial din lume, iar lăţimea şi înălţimea calei sînt concepute special pentru a-i oferi stabilitate. Fiecare element a fost făcut ca să crească viteza; de aceea ea este un *beau ideal* de viteză al constructorului său; căci, proiectînd-o, el nu a fost

influenţat de proprietarii ei... Modelul ei trebuie considerat o producţie originală, şi nu o copie a vreunui alt tip de navă sau vapor45.

Ruta urmată de *Stag Hound* era tipică multor nave implicate în comerţul californian. Americanii făcuseră comerţ cu China chiar după Revoluţie, iar comerţul s-a extins după victoria Angliei în Primul Război al Opiului din 1839-1842. În loc să navigheze dinspre şi înspre Asia, navele înconjurau de obicei globul de la est la vest, navigînd via Capul Horn spre California, China şi, deseori, Londra. Un cliper obişnuit putea ajunge de la New York la San Francisco în aproximativ 120 de zile, cel mai rapid putea face traversada în mai puţin de 100 de zile, iar recordul era împărţit de *Flying Cloud* şi *Andrew Jackson*, ambele ajungînd la destinaţie în 89 de zile – *Flying Cloud* de două ori. Nici un alt velier, de nici un tip, nu a scos un timp mai bun pînă în 1989, cînd iahtul de curse de înaltă tehnologie *Thursday's Child* a parcurs distanţa în mai puţin de 81 de zile, iar în 2008, *Gitana 13* a făcut traversada în 43 de zile. Totuşi, acestea nu transportau marfă. Faptul că a durat 130 de ani pînă cînd viteza a mai crescut cu 10% dovedeşte geniul constructorilor de clipere.

Ca orice lucru cu clasă, cliperele erau prea rafinate pentru scopuri obişnuite, iar după ce a trecut efervescenţa iniţială a goanei după aur, a apărut un nou tip de vas cu vele pătrate, numit cliper mediu sau *Down Easter*46, ultimul nume venind de la faptul că multe astfel de clipere erau construite în Maine, în direcţia vîntului şi la est de Boston. Deşi erau construite pentru capacitate, spiritul experimentelor şi îmbunătăţirilor din perioada cliperelor nu a fost uitat şi aveau o linie relativ elegantă. Astfel de schimbări în designul vaselor nu s-au limitat la Statele Unite, permiţînd navelor cu vele pătrate, din lemn şi apoi din fier şi oţel, să concureze în comerţul la mare distanţă şi în secolul XX. Cereale din California, ceai din China, cereale şi lînă din Australia, cărbune din Anglia, iută din India şi guano din insulele peruviene Chincha se numărau printre încărcăturile transportate peste tot în lume de nave cu vele pătrate.

Navigarea cu veliere pe ape adînci a continuat să aibă un rol

important pînă în anii 1880. De multe dintre progresele tehnologice ale epocii au beneficiat atît navele propulsate cu pînze, cît şi cele cu abur, iar navigarea cu pînze a cîştigat şi ea cîteva avantaje. În Anglia s-a înlăturat un mare obstacol atunci cînd Legea privind navele comerciale din 1836 a revizuit regulile de măsurare a tonajului, în vigoare din 1773. Deoarece tonajul stă la baza calculării taxelor portuare, regulile de măsurare duc la construirea unor vase cu designuri similare, întrucît oamenii caută să profite de ele. Formula brută de la început folosea lungimea şi lăţimea navei ca singurele variabile, iar ca urmare constructorii britanici produceau „cele mai urîcioase şi mai greu de manevrat nave din Europa" – scurte, adînci proporţional cu lăţimea, turtite pe lateral şi jos, despre care se spunea că sînt „construite cu mila şi plătite cu yardul"[47]. Noile reguli au devenit obligatorii abia în 1855, iar pînă atunci progresul a fost lent, dar navele cu pînze britanice au tins să dezvolte o linie mai elegantă, care le-a făcut mai rapide şi mai uşor manevrabile. Constructorii de nave au profitat şi de răspîndirea din ce în ce mai largă a fierului şi oţelului pentru coci. Fiindcă acestea necesitau mai puţin material la o anumită dimensiune, o navă de oţel sau de fier avea mai mult spaţiu pentru marfă decît o navă de lemn de aceleaşi dimensiuni. În acelaşi timp, greementul, lanţurile, vinciurile şi cabestanele de oţel ce economiseau forţa de muncă reduceau numărul de membri ai echipajului de care era nevoie. În anii 1870, cele mai bune nave cu pînze aveau o capacitate de două ori mai mare decît cele vechi, din lemn, de tonaj similar şi foloseau echipaje de trei ori mai puţin numeroase[48]. Navigaţia cu pînze avea încă trei avantaje economice[49]: vasele cu abur aveau nevoie de mai mulţi ingineri şi fochişti decît marinarii necesari velierelor, ceea ce sporea costurile salariale; vasele cu pînze nu implicau costuri pentru combustibil; iar construcţia vapoarelor costa mai mult. În ansamblu, tonajul înregistrat de marina comercială britanică a crescut cu mai bine de 80% între 1850 şi 1880. Tonajul vaselor cu pînze a crescut în anii 1860 şi, cu toate că a scăzut în deceniul următor, velierele tot constituiau mai mult de

60% din tonajul marinei comerciale britanice în 1880.

Deschiderea Chinei şi Japoniei

Sfîrşitul Războaielor Napoleoniene a permis puterilor europene să profite de superioritatea lor navală şi comercială în moduri care schimbau radical acordurile încheiate de majoritatea comercianţilor europeni şi asiatici începînd din secolul al XVI-lea. Această schimbare a pornit din India în anii 1750 şi cam la începutul secolului în China. Doi factori i-au stimulat pe englezi: nevoia de a diminua exporturile cu argint cu care plăteau ceaiul şi dorinţa de a lua locul Chinei ca principali transportatori comerciali în estul şi sud-estul Asiei. Între 1805 şi 1820, în Asia de Est şi Sud-Est operau vase chinezeşti care însumau un tonaj de aproximativ 85.000 de tone (cam 300 de jonci[50]) şi aproape de trei ori mai multe sub pavilionul Companiei Indiilor de Est.

În anii 1820, practic singurul produs importat din China de Compania Indiilor de Est era ceaiul, iar taxele vamale se ridicau la aproape 10% din venitul total al guvernului britanic[51]. Întrucît englezii şi alţi străini aveau prea puţine lucruri pe care să le vrea chinezii în schimb, erau obligaţi să plătească în argint pentru ceai. Nevoia presantă de argint pentru a plăti costurile Războaielor Napoleoniene şi ale pacificării şi administrării Indiei forţase Compania Indiilor de Est să caute o alternativă, care s-a concretizat în opiul din Bengal. Compania a reuşit atît de bine să cultive gustul chinezilor pentru opiu, încît în 1805 a putut înceta transportul de argint spre China, iar după doi ani chiar importa argint chinezesc. Problema era că acest comerţ era ilegal în China, unde primele legi care interziceau opiul în alte scopuri decît cele medicale au intrat în vigoare în 1729[52]. Consumul de opiu avea consecinţe morale şi economice pe care chinezii nu şi le permiteau. Comerţul cu bunuri de uz cotidian a scăzut pe măsură ce dependenţii alocau tot mai mult din venitul lor pentru droguri, iar fluxul lingourilor de argint care ieşeau din China avea un

impact direct asupra vistieriei imperiale.

În 1839, împuternicitul împăratului din Canton, Lin Zexu, a distrus aproximativ 21.000 de lăzi cu opiu[3*]. Drept răspuns, Compania Indiilor de Est a trimis o forţă de patru mii de soldaţi şi 16 nave pentru a cere despăgubiri. La începutul conflictului, britanicii au blocat Cantonul şi o serie de porturi pînă la Yangtze. Împăratul şi-a pierdut încrederea în Lin Zexu, dar înlocuitorul lui nu s-a dovedit cu mult mai bun şi a fost şi el dat afară pentru că le-ar fi cedat oraşul Hong Kong britanicilor. Totuşi, nimeni nu prea putea face faţă avansului tehnologic al britanicilor. Tratatul de la Nanking a obligat China să plătească 21 de milioane de dolari despăgubiri, a deschis comercianţilor britanici „porturile tratatului" din Canton – Amoy, Fuzhou, Ningbo şi Shanghai –, a abolit sistemul cantonez şi le-a permis britanicilor să facă comerţ oriunde voiau şi să ocupe oraşul Hong Kong[53]. Francezii şi americanii au obţinut concesii similare în 1844, fiind urmaţi de germani, ruşi şi italieni. Poate că Primul Război al Opiului a demonstrat declinul tehnologic şi cultural al Chinei în timpul Dinastiei Qing, dar „tratatele inegale" au subminat orice şansă a Chinei de a-şi redobîndi statutul anterior de hegemon regional sau de a fi considerată partener egal pe scena mondială. Stagnarea cauzată de droguri, alimentată de opiu, a contribuit la prăbuşirea Imperiului Cerului şi la deceniile furtunoase ale războiului civil, urmate de regimul comunist opresiv; China a început să-şi revină abia la sfîrşitul secolului XX.

După ce au forţat deschiderea comerţului cu China, occidentalii şi-au îndreptat atenţia spre Japonia[54], unde restricţiile privind circulaţia emisarilor oficiali, a străinilor naufragiaţi şi chiar a japonezilor repatriaţi erau severe. Vînătorii de balene naufragiaţi în Japonia erau de obicei adunaţi şi maltrataţi, iar japonezii împinşi în larg şi aduşi înapoi de nave străine puteau ajunge la închisoare pentru ghinionul lor. Cînd au făcut escală în Insula Kunashir în 1811, geometrul rus Vasili M. Golovnin şi şase membri ai echipajului său au fost închişi timp de doi ani, iar japonezii au respins încercările lui Stamford Raffles

de a trimite nave din Java, ocupată de britanici, spre Japonia în timpul Războaielor Napoleoniene[55]. Dar grija pentru siguranţa vînătorilor săi de balene şi în general interesul faţă de comerţul din Pacific au determinat Statele Unite să preia iniţiativa în deschiderea Japoniei. La a treia vizită a unei escadre navale americane, în 1854, Matthew Calbraith Perry l-a convins pe shogun să semneze Tratatul de la Kanagawa[56], care a deschis navelor americane porturile Shimoda (la sud-vest de Tokyo) şi Hakodate (aproape de extremitatea sudică a insulei Hokkaido). Pînă în anul următor, Marea Britanie, Rusia şi Olanda obţinuseră privilegii comerciale pe aceleaşi coordonate.

În ciuda unei anumite rezistenţe opuse de tradiţionalişti, Japonia s-a scuturat rapid de cele două secole de politică izolaţionistă a regimului Tokugawa. Adepţii reformei se temeau poate că, dacă nu învăţau din lecţia Chinei, japonezii ar putea îndura umilinţe asemănătoare din partea occidentalilor. După înlăturarea shogunului, împăratul şi-a luat numele de domnie Meiji, însemnînd „conducător luminat", iar „Jurămîntul celor cinci articole" elaborat în 1868 de lideri ai restauraţiei includea la al cincilea şi ultimul punct: „Cunoaşterea va fi căutată peste tot în lume pentru a întări bazele regimului imperial"[57]. Deşi Statele Unite iniţiaseră contactul, curînd erau preocupate de Războiul Civil, iar Japonia a apelat la Anglia şi Franţa pentru a o ajuta să-şi modernizeze economia şi marina militară. Transformarea ţării a fost uluitoare. Valoarea comerţului său exterior a crescut de la mai puţin de două milioane de dolari în 1859, cînd Peninsular and Orient Line a instituit curse regulate bilunare între Yokohama şi Shanghai folosind vapoare[58], la peste 28 de milioane de dolari şapte ani mai tîrziu. Comunitatea de expatriaţi occidentali a crescut la cîteva mii, deşi chinezii îi depăşeau pe europeni[59], aşa cum se întîmplase şi la Manila, în Batavia şi în alte centre comerciale asiatice. În 1875, Yataro Iwasaki a fondat compania navală Mitsubishi (predecesoarea companiilor Mitsubishi moderne şi astăzi parte a companiei NYK Line) şi a introdus la Shanghai un serviciu de transport operat de japonezi.

Iwasaki a preluat şi şantierul naval al statului de la Nagasaki – mai tîrziu Compania de Construcţii Navale Mitsubishi –, înfiinţat cu ajutorul olandezilor în anii 1850, şi a început să producă vapoare cu abur, deschizînd astfel ţării drumul spre statutul de principal constructor de nave la nivel mondial.

Suezul, motoarele cu dublă expansiune şi telegraful

Contactul dintre Europa şi Asia maritimă a fost facilitat foarte mult după inaugurarea Canalului Suez, în 1869[60]. Dominînd majoritatea rutelor comerciale mediteraneene şi fiind aproape de Egipt, francezii credeau pe bună dreptate că ar putea profita cel mai mult de o scurtătură spre Oceanul Indian şi au cumpărat acţiuni ale Companiei Canalului Suez (Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez), înfiinţată de Ferdinand de Lesseps cu sprijinul prietenului şi protectorului său, Said-Paşa, viceregele otoman al Egiptului. Canalul măsura 192 de kilometri de la Port Said (numit astfel după vicerege) pînă la Port Suez (vechiul oraş Clysma), era lat de 22 de metri la bază şi între 60 şi 90 de metri la suprafaţă şi adînc de opt metri[4*]. În timp ce francezii considerau canalul un mijloc de a contracara dominanţa britanică în traficul transoceanic, iar guvernul britanic i-a provocat cu hotărîre pe proprietarii de nave britanici să se opună oricărui efort de a proiecta sau a construi un canal, canalul a înşelat, practic, toate aşteptările. Ţările mediteraneene nu au avut prea mult de cîştigat după deschiderea canalului; mai degrabă, după cum a observat profetic *The Economist* în 1869, canalul a fost „săpat folosind forţe franceze şi bani egipteni în avantajul britanicilor”[61]. (De fapt, inginerii erau francezi, dar munca era prestată de egipteni, dintre care 120.000 au murit în cei 11 ani cît a durat săparea canalului – „se muncea fără rost pentru un «barbar»”[62], după cum îl avertizase un oracol pe Nechao al II-lea în secolul al VI-lea î.e.n.) Printre avantajele considerabile ale Marii Britanii se numărau

pieţele de capital puternice de care se putea folosi pentru construcţiile navale, mai multă experienţă în construirea vapoarelor din fier şi cele mai bune motoare şi cărbuni din lume pentru vasele cu abur. Ca tonaj, vasele britanice au reprezentat 60% din totalul celor care au tranzitat canalul în primul an, de trei ori mai mult decît vasele franceze; 20 de ani mai tîrziu, ponderea Marii Britanii era de trei sferturi din total, iar a Franţei de doar 8%. În 1910, tonajul britanic constituia încă mai mult de 60%, iar marina comercială germană – 16%.

Pînă în 1875, guvernul condus de succesorul lui Said-Paşa se îndatorase foarte mult şi, convins acum de importanţa canalului pentru Marea Britanie, prim-ministrul Benjamin Disraeli a aranjat să cumpere acţiunile Companiei Canalului Suez cu patru milioane de lire în schimbul unui pachet de control. În anul următor, finanţele egiptene erau sub control anglo-francez, iar în 1882 englezii au bombardat Alexandria şi au cucerit canalul, ocupînd Egiptul timp de 40 de ani. Pentru a păstra aparenţele, Convenţia Canalului Suez din 1888 garanta: „Canalul Maritim Suez va fi mereu liber şi deschis, pe timp de război sau pe timp de pace, oricărei nave comerciale sau de război, indiferent de pavilion… Canalul nu va fi niciodată supus exercitării dreptului de blocadă”[63]. Nu are rost să adăugăm că aceste opinii principiale au fost inevitabil victime ale războiului.

Canalul era în primul rînd o arteră principală pentru navele cu abur şi poate că ar fi eşuat dacă nu ar fi fost conceput motorul maritim de înaltă presiune cu dublă expansiune de către armatorul şi inginerul Alfred Holt din Liverpool, fondatorul Ocean Steam Ship Company, mai cunoscută ca Blue Funnel Line. Cariera lui Holt în domeniul transporturilor a început atunci cînd a inaugurat curse regulate cu vapoare cu abur de la Liverpool spre Indiile de Vest şi spre Brazilia şi Río de la Plata, precum şi curse lunare între Jamaica şi New York. În 1863, el şi fratele său au hotărît că e prea mare concurenţa în transportul pe Atlantic şi au inaugurat curse cu vaporul spre China. Holt pretindea că schimbarea a fost provocată de remarca unui coleg: „«Poate că

navele cu abur ocupă Mediterana, pot încerca să meargă spre Brazilia şi Río de la Plata, dar cel puţin China le rămîne cu siguranţă vaselor cu pînze.» Cred că prietenul acesta m-a făcut să spun: «Aşa să fie?»”[64]. În anii 1850, John Elder construise un motor de înaltă presiune cu dublă expansiune ce reducea consumul de cărbune cu mai mult de jumătate[65], iar în 1866 Holt a echipat trei nave ale companiei Blue Funnel cu motoare cu dublă expansiune pentru a pleca spre Orient. Datorită eficienţei lor mult mai mari, acestea puteau călători 8.500 de mile fără întrerupere înainte de a se reaproviziona cu cărbune în Mauritius, continuîndu-şi drumul spre Penang, Singapore şi China[5*]. Deschiderea Canalului Suez a făcut să nu mai fie necesare traversade neîntrerupte de 8.000 de mile, dar în lipsa eficienţei motoarelor cu dublă expansiune e de crezut că nici un vas cu abur nu ar fi putut să ajungă în India şi cu atît mai puţin în China nici măcar prin Suez[66].

Avantajele motorului cu dublă expansiune al lui Elder au fost eclipsate în anii 1880 de inventarea motorului cu triplă expansiune, care foloseşte aburul la presiune înaltă, medie şi joasă, fiind cam cu o treime mai eficient decît un motor cu dublă expansiune. Şi mai eficientă a fost turbina cu abur, perfecţionată pentru a fi folosită pe vapoare de Charles A. Parsons, care în 1884 a construit o turbină cu abur de şase cai-putere şi şi-a dat seama rapid că ar putea fi potrivită pentru a propulsa nave. O problemă ce trebuia depăşită era fenomenul de cavitaţie, care consta în producerea unui vid în jurul axului elicei care se rotea cu mare viteză. Cînd în sfîrşit Parsons a găsit configuraţia perfectă pentru elice şi ax, la testări *Turbinia* lui de 31,5 metri a atins viteze de 34 de noduri.

Parsons a lucrat într-un relativ anonimat pînă la parada organizată cu ocazia jubileului reginei Victoria, în iunie 1897. *Turbinia* a trecut în viteză printre navele ancorate cu o agilitate ce-ţi tăia respiraţia şi şi-a întrecut cu uşurinţă urmăritorii în cadrul unei demonstraţii spectaculoase a noilor tehnologii. La scurt timp după aceea, Parsons a fondat Parsons Marine Steam

Turbine Company, al cărei catalog expunea clar avantajele motorului său: „Viteză sporită, capacitate portantă sporită, economie sporită în consumul de abur, cost iniţial redus, greutate scăzută a maşinilor, cost redus al operării maşinilor, cost redus al întreţinerii maşinilor, vibraţii considerabil reduse şi dimensiune şi greutate reduse ale elicei şi axului”[67]. Amiralitatea a comandat motoare cu turbină pentru un distrugător în 1899 şi pentru un contratorpilor în 1903, dar tehnologia a primit cel mai puternic impuls în 1905, cînd primul lord al amiralităţii, John A. „Jackie” Fisher, a hotărît să le instaleze pe HMS *Dreadnought*. Interesele comerciale au adoptat mai greu noua tehnologie, dar în acelaşi an Cunard a ales turbine pentru *Mauretania* şi *Lusitania*, ale căror motoare de 70.000 de cai-putere erau de trei ori mai puternice decît ale cuirasatului *Dreadnought*.

Aşa cum motorul cu dublă expansiune a contribuit la succesul Canalului Suez, telegraful ce folosea cabluri submarine a contribuit semnificativ la expansiunea transportului comercial în epoca vapoarelor cu abur. Telegraful terestru îşi dovedise utilitatea comercială pînă spre sfîrşitul anilor 1830, iar în mai puţin de 20 de ani cabluri submarine izolate fuseseră montate în Marea Irlandei şi în Canalul Mînecii[68]. În 1866, *Great Eastern* a instalat un cablu din Irlanda pînă în Newfoundland[69]. A treia dintre navele inovatoare ale lui Isambard Kingdom Brunel, *Great Eastern* avea coca de fier, peste 211 metri lungime şi un tonaj brut de aproape 19.000 de tone; nici o altă navă cu lungime sau tonaj mai mare nu avea să fie construită în următorii 40 de ani. Propulsată de roţi cu zbaturi şi o singură elice, cu cinci coşuri şi şase catarge, *Great Eastern* nu a intrat niciodată în comerţul cu Australia, pentru care a fost proiectată. Dovedindu-se a fi prea mare pentru curse transatlantice rentabile, nava a mai instalat cinci cabluri transatlantice şi unul între Suez, Aden (ocupat de Anglia ca staţie de alimentare cu cărbuni în 1839) şi Bombay. Aşa cum liniile de telegraf terestre au avut tendinţa de a urma liniile ferate, cablurile sumbarine urmau rutele navelor de linie, iar pînă în anii 1870 Bombayul era conectat cu Australia şi existau

legături directe din Europa continentală pînă în Statele Unite şi Brazilia. Liniile transpacifice au fost instalate abia la începutul secolului XX, din Statele Unite pînă în Filipine via Hawaii şi din Canada pînă în Noua Zeelandă şi Australia.

Telegraful a contribuit la dezvoltarea porturilor britanice, dar adevăraţii cîştigători au fost industriile înfloritoare ale Europei continentale, ai căror cumpărători, ce nu mai depindeau de nave pentru a-şi transmite dorinţele, puteau acum să comande materii prime direct de la furnizorii lor externi. Navele britanice au acaparat o parte tot mai mare a comerţului chiar şi cu porturile continentale, iar în 1870 marina comercială britanică reprezenta 43% din tonajul total al navelor din întreaga lume (indicat în certificatele de registru al navelor); 30 de ani mai tîrziu cifra crescuse la 51%[70]. În total, se estimează că valoarea anuală a comerţului internaţional a crescut cu 30% în primele trei decenii ale secolului al XIX-lea, la aproximativ 400 de milioane de lire sterline[71]. Pînă în 1870 valoarea sa era de două miliarde de lire, iar în pragul Primului Război Mondial ajunsese la şase miliarde de lire – de 20 de ori mai mult în doar o sută şi ceva de ani. Parţial, această creştere avea la bază migraţia peste mări a milioane de europeni, printre alţii, şi legăturile din ce în ce mai strînse dintre comunităţile de expatriaţi astfel formate şi ţările lor de baştină.

Migraţia în masă şi siguranţa pe mare

Cel mai amplu episod de migraţie umană a avut loc între 1815 şi 1930, cînd 56 de milioane de europeni au emigrat peste mări. Ţările cu cea mai mare rată a emigraţiei au fost Marea Britanie (11,4 milioane), Italia (9,9 milioane), Irlanda (7,3 milioane), Austro-Ungaria (5 milioane), Germania (4,8 milioane) şi Spania (4,4 milioane). Ţările vorbitoare de limbă engleză au primit partea leului – 32,6 milioane de oameni au plecat în Statele Unite,

5 milioane în Canada, iar 3,4 milioane în Australia. Mai puţin cunoscută este istoria imigrării în America de Sud. Brazilia a găzduit 4,4 milioane de europeni şi 6,8 milioane au plecat în Argentina, unde se spunea că „mexicanii descind din azteci, peruanii din incaşi, iar argentinienii de pe nave”[72]. Şi populaţia Cubei a explodat în secolul al XIX-lea[73], sărind de la 150.000 de locuitori în 1763 la 1,3 milioane în 1860. Sursele principale ale acestei creşteri erau sclavii, muncitorii chinezi, loialiştii care fugeau din cauza mişcărilor de independenţă din alte regiuni ale Americilor spaniole şi spaniolii. Pe lîngă europeni, care erau în general emigranţi de bunăvoie, cam un milion de culi din India de Est au fost duşi în Caraibe, Africa de Sud, Fiji şi în alte părţi ale Imperiului Britanic; un sfert de milion de chinezi au ajuns în Cuba şi Perú; iar guvernul japonez a ajutat la asigurarea transportului pentru aproximativ 165.000 de muncitori spre Brazilia[74], unde locuia cea mai numeroasă populaţie de expatriaţi japonezi după Manciuria.

În ciuda unor îmbunătăţiri minore, cum ar fi limitarea numărului de persoane permise pe tonă deadweight, în prima jumătate a secolului al XIX-lea condiţiile de la bordul navelor s-au înrăutăţit pentru majoritatea pasagerilor pe cele mai multe rute, atingînd nivelul cel mai scăzut în timpul exodului în masă din Irlanda, în perioada Marii Foamete. În anii 1840, cam 1,3 milioane de irlandezi au emigrat în Statele Unite, majoritatea în ceea ce se numea, macabru, „sicrie plutitoare”[75]. Numai în 1846, mai mult de 20% din numărul total al pasagerilor au murit înainte de a ajunge în America de Nord[76]. Un medic newyorkez care a vizitat în anul următor vasul cu pînze *Ceylon* a depus mărturie în faţa unei comisii a Senatului despre condiţiile pe care le-a găsit:

> Am trecut pe sub punte, la clasa cea mai ieftină… dar murdăria de nedescris, oamenii emaciaţi, pe jumătate goi, mulţi cu erupţii [de furuncule sau iritaţii] care îi desfigurau, ghemuiţi în cuşete sau răspîndiţi pe punţi şi blocînd pasarelele, tacîmurile rupte şi resturile de mîncare împrăştiate peste tot creau o imagine care nu poate fi redată în cuvinte… Unii se ridicau din pat pentru prima oară de cînd părăsiseră Liverpoolul, după ce zăcuseră acolo tot drumul, tăvălindu-se în propria murdărie[77].

Rata îmbolnăvirilor la bordul navelor britanice era de trei ori mai mare decît pe cele americane sau germane. Urmînd modelul american, legislaţia britanică din 1849 a stabilit cerinţele minime de spaţiu la 14-30 de picioare (1,3-2,8 metri pătraţi) per pasager, în funcţie de înălţimea punţii, cei de pe ultima punte (cea mai de jos) avînd dreptul la mai mult spaţiu. Paturile pasagerilor nu puteau fi mai mici de şase picioare pe 18 inchi şi nu puteau avea mai mult de două etaje pe o punte. Obiceiul de a le cere pasagerilor să-şi aducă mîncare pentru o călătorie de şase săptămîni a început să se schimbe în 1830, cînd oraşul Bremen a decretat ca navele să le asigure pasagerilor mîncare gătită. Legea britanică din 1849 cerea ca pasagerilor să li se dea şase pinte de apă zilnic şi o raţie săptămînală de „2½ [livre] de pîine sau biscuiţi (nu mai răi decît pesmeţii marinăreşti), 1 livră de făină de grîu, 5 livre de terci de ovăz, 2 livre de orez, 2 uncii de ceai, 1½ livre de zahăr, ½ livre de melasă”[78]. Pînă în 1872, rata mortalităţii a scăzut la mai puţin de 12‰ la bordul vaselor cu pînze şi la doar 1‰ la bordul navelor cu abur, iar în următorii cinci ani cifrele s-au înjumătăţit[79]. În acest stadiu, cînd aproape toţi pasagerii transatlantici călătoreau cu nave cu abur, costul călătoriei includea şi masa, deşi multor pasageri li se cerea în continuare să-şi aducă tacîmuri şi lenjerie de pat[80].

Menţinerea ordinii printre pasageri era o problemă majoră la bordul navelor de imigranţi. Depunînd mărturie în cadrul unei anchete legislative în New South Wales legată de întrebarea dacă nesepararea pasagerilor în funcţie pe sexe era „foarte dăunătoare pentru condiţia morală a emigranţilor”, secundul unei nave germane a declarat: „Erau vreo 40 de fete la bord, unele de doar 10-12 ani, şi sînt sigur şi pot jura, ştiu sigur că absolut toate au plecat de pe navă prostituate… Toţi marinarii, toţi, îşi aveau fetele lor în teugă”[81]. Metoda cea mai frecventă de prevenire a unor asemenea perversiuni extreme era separarea pasagerilor în funcţie de statutul familial – familiile într-o parte a navei, cei singuri în cealaltă parte – şi în funcţie de sex. La bordul navelor britanice, bărbaţii şi femeile ce călătoreau trei luni spre Australia

erau segregaţi încă din 1834, dar în Atlanticul de Nord o restricţie similară a fost aplicată abia în 1852.

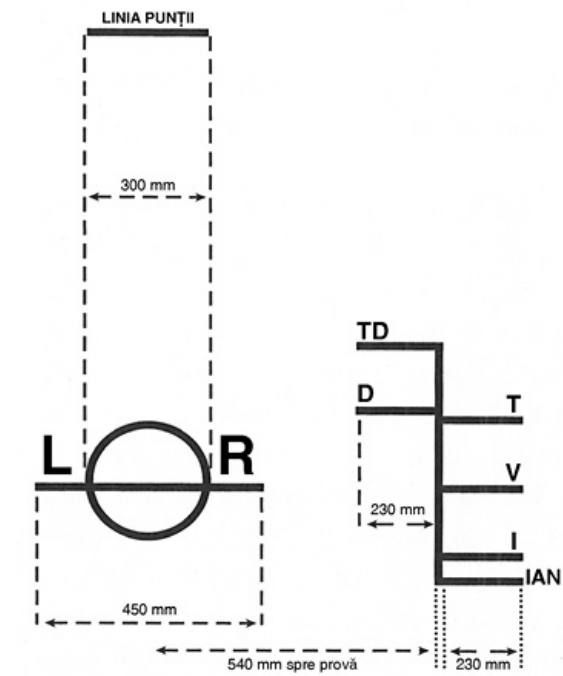
Astfel de reforme erau de obicei în folosul emigranţilor europeni, dar alţii nu erau atît de norocoşi. Cînd a fost abolit comerţul cu sclavi, au apărut noi oportunităţi de exploatare a muncii prin comerţul cu culi – transportarea unor muncitori indieni şi chinezi necalificaţi[82] – care s-a menţinut pînă după Primul Război Mondial. Marea Britanie a fost iniţial principalul transportator de culi, dar a fost depăşită de Franţa şi Spania, în timp ce Statele Unite ocupau locul al patrulea. Tehnic servitori angajaţi prin contract, culii erau practic nişte sclavi, fiind răpiţi sau amăgiţi să părăsească China, şi, asemenea servitorilor englezi înaintea lor, erau munciţi de stăpîni pînă la moarte. (50% dintre culii din Cuba nu supravieţuiau pînă la expirarea contractului.) Condiţiile îndurate de culi erau chiar mai rele decît cele în care călătoreau imigranţii europeni săraci. Rata mortalităţii era de circa 12%, dar pe unele nave putea fi şi de 40 sau 50%, iar acest comerţ era în repetate ocazii comparat cu cel de sclavi, cel mai elocvent de Frederick Douglass, el însuşi fost sclav, care a descris situaţia ca fiind

> aproape la fel de sfîşietoare ca şi cele care caracterizau comerţul cu sclavi africani. Prin modul în care culii sînt luaţi, prin tratamentul inuman la care sînt supuşi şi prin tot ce ţine de o singură trăsătură a acestui nou efort de a furniza mînă de lucru ieftină în anumite părţi ale lumii, nu putem decît să trimitem cititorul la mărturia liniştită şi evident adevărată... a unui culi salvat de pe vasul *Dolores Ugarte*, la bordul căruia şase sute de culi au pierit în foc, părăsiţi şi lăsaţi în voia sorţii de căpitan şi echipaj[83].

Adesea izbucneau revolte la bordul navelor ce transportau culi, mai ales dacă aceştia credeau că erau duşi spre insulele peruviene Chincha, acoperite de guano. Închişi sub punţi, răsculaţii de multe ori provocau incendii şi, cînd erau lăsaţi să urce pe punte, atacau echipajul. În cazul vasului *Dolores Ugarte*, s-a stabilit că după o încercare nereuşită de a stinge focul aprins de rebeli căpitanul a abandonat nava. A fost deschis un bocaport, dar nu au supravieţuit mai mult de 60 de oameni.

Un asemenea comportament nemilos se potrivea perfect cu

observaţia lui Alexander Falconbridge că „plăcerea de a-ţi tortura semenii e o tendinţă firească” în comerţul cu sclavi. Aceasta explică şi indiferenţa şi depravarea evidente în mărturiile din acea vreme despre transportul de pasageri din secolul al XIX-lea. Dispreţul manifestat de echipaj faţă de oamenii de care trebuia să aibă grijă, fie pe *Arctic*, fie pe *Ceylon*, poate fi atribuit faptului că nimănui nu îi păsa prea mult de marinari. În 1854, un ziar american estima că în 18 luni „s-a pierdut cam un vas la fiecare 11 ore; unul eşuat la fiecare 44 de ore; unul abandonat la fiecare 75 de ore şi unul care pleacă, dar de care nu se mai aude nimic niciodată la fiecare zece zile”[84]. Între 1830 şi 1900, 20% din marinarii britanici au pierit pe mare, iar conform unei legi votate în 1870, marinarii care se angajau pentru o călătorie şi apoi încercau să-şi încalce contractul de teamă că nava nu era potrivită pentru a ieşi în



Cercul lui Plimsoll sau marcă de bord liber. Distanţa măsurată pe verticală între linia de plutire şi punte se numeşte bord liber, care indică limita de încărcare pentru diferite anotimpuri şi situaţii. La tropice (T), de vară (V) şi de iarnă (I) sînt semnele care nu trebuie să se afle sub apă cînd nava se deplasează într-o zonă tropicală ori în care este

vară sau iarnă. Se acordă atenţie şi vaselor care navighează în ape dulci (D) sau care transportă cherestea (C). Iarna Atlanticul de Nord (IAN) desemnează cele mai periculoase ape – totuşi, printre cele mai aglomerate – folosite de obicei de navele comerciale. Iniţialele aflate de o parte şi de alta a cercului central indică societatea de clasificare după regulile căreia a fost proiectată şi construită nava. Aici, LR desemnează Lloyd's Register.

larg puteau fi închişi trei luni[85], aşa cum s-a întîmplat cu mai bine de 1.600 în următorii doi ani. Chiar şi după apogeul migraţiei disperate, determinate de foamete spre America de Nord, se estimează că o navă cu pînze din şase care operau în domeniul transportului de pasageri s-a scufundat pe drum, iar în 1873-1874 peste patru sute de nave şi cinci sute de vieţi s-au pierdut doar pe coasta Regatului Unit.

În 30 de ani, numărul navelor pierdute de Marea Britanie s-a dublat, crescînd tarifele la asigurări şi provocînd îngrozitoare pierderi de vieţi[86], şi în cele din urmă parlamentul a legiferat standarde minime pentru manevrarea în siguranţă a navelor. Una dintre schimbările cele mai ample a fost adoptarea unor linii de încărcare ce indicau adîncimea pînă la care o navă putea fi încărcată în siguranţă. În anii 1830, Lloyd's Register recomanda ca navele să aibă un bord liber de trei inchi pentru fiecare picior de adîncime a calei. (Cea mai veche societate de clasificare a navelor, Lloyd's a fost înfiinţată în 1760 sub numele Register Society la cafeneaua lui Edward Lloyd; a publicat primul registru de nave patru ani mai tîrziu.) Pînă la mijlocul secolului al XIX-lea, opţionala „regulă a lui Lloyd"[87] nu mai era potrivită pentru a pune capăt pierderilor cauzate de supraîncărcare. Parlamentarul Samuel Plimsoll afirma că, deoarece valoarea unei nave şi a încărcăturii sale era, în scopul asigurării, cît spunea proprietarul, asigurările îi încurajau pe proprietarii de nave să trimită pe mare vase uzate şi supraîncărcate, fără să se gîndească la siguranţa pasagerilor sau a echipajelor, şi cu atît mai puţin a încărcăturii[88]. Proprietarii de nave şi-au formulat opoziţia faţă de reformă folosindu-se de noua mantră a comerţului liber, al cărei triumf a fost abrogarea Legilor navigaţiei din 1850. Lăcomia luase locul bolilor drept cea mai mare ameninţare pentru pasageri şi echipaj.

În formularea unui susţinător al proprietarilor de nave ce respingeau reglementarea şi controlarea lor, „ei vor să nu se amestece nimeni exagerat de mult în treburile lor, [nici] nu vor să se stimuleze artificial comerţul exterior prin impunerea unor restricţii inutile, frivole şi stînjenitoare asupra comerţului lor”[89]. Cu toate acestea, Plimsoll şi alţii au perseverat şi după două decenii de tatonări au promulgat Legea transportului maritim din 1876, prima lege modernă privind liniile de încărcare. Locul unde trebuia să fie fixată linia s-a hotărît abia în 1894, iar alte ţări au urmat mai greu exemplul Marii Britanii; Germania a adoptat o lege în 1903 şi Statele Unite abia în 1924. Şase ani mai tîrziu, Load Line Convention din 1930 a stabilit reglementări universale care specificau cît de mult puteau fi încărcate navele în funcţie de destinaţie şi de anotimp.

Concurenţa în Atlanticul de Nord

În ciuda pericolelor pe care le prezenta călătoria pe mare, tot mai mulţi oameni se îmbarcau pe nave – şi nu doar pentru a emigra sau pentru afaceri, ci şi de plăcere. În anul de după promulgarea Legii transportului maritim, Katherine Ledoux a publicat *Ocean Notes for Ladies*, o lucrare pe care o reţinem mai ales pentru observaţia macabră: „Şi accidente, şi pierderi de vieţi sînt posibile pe mare, şi am simţit mereu că un cadavru în haine bune, naufragiat pe ţărm, va avea parte de mai mult respect şi atenţie decît dacă ar fi îmbrăcat în zdrenţe”[90]. Deşi un asemenea sfat ar surprinde astăzi în mod neplăcut, era nevoie de îndrumări cu privire la comportamentul la bord şi aspectele practice ale călătoriei pe mare. În epoca transportului cu avionul, aglomerat şi impersonal, e greu să evocăm fascinaţia stîrnită de navele transatlantice, mai ales între anii 1890 şi 1950, cînd dimensiunea flotei comerciale a unei ţări era un barometru al măreţiei naţionale şi lansarea navelor noi era urmărită cu tot atîta

aviditate ca şi a noilor aparate electronice în zilele noastre. Navele erau manifestarea priceperii industriale şi inginereşti a unei naţiuni, iar dacă 51% din navele comerciale ale lumii navigau sub *Red Duster*, cum e numit pavilionul comercial britanic, alte naţiuni concurau pentru drepturile de bravadă, mai ales în transportul transatlantic de pasageri de elită.

Pînă la începutul secolului XX, supremaţia britanicilor în Atlanticul de Nord era ameninţată atît de Germania, cît şi de Statele Unite. Dintre cei mai importanţi magnaţi germani din domeniul transporturilor la vremea aceea s-a remarcat Albert Ballin, care a devenit ulterior director general al Companiei Hamburg-America (Hapag). Deşi era un evreu de origine modestă, Ballin avea o încredere neclintită în potenţialul maritim al Germaniei, care i-a atras prietenia kaizerului Wilhelm al II-lea. Pînă în 1900, el ajutase Hapag să devină cea mai mare companie de transport din lume, cu 95 de nave transoceanice deservind diverse rute în jurul lumii[91], iar în 1914 de două ori mai multe nave deserveau în mod obişnuit 350 de porturi. La fel de remarcabil, a doua companie din lume ca mărime era Norddeutscher Lloyd, cu sediul la Bremen. Deşi acţiona la nivel global, pînă în anii 1880 compania a fost suverană în Atlanticul de Nord, unde a transportat 816.000 de pasageri între 1881 şi 1891, cu 50% mai mult decît Hapag şi mai mult decît companiile britanice White Star şi Cunard la un loc. În 1897 a introdus o nouă generaţie de pacheboturi cu *Kaiser Wilhelm der Grosse*[92]. Prima din cele doar 14 nave cu patru coşuri construite vreodată, a fost şi prima navă nonbritanică care a stabilit un record transatlantic de viteză după *Baltic* a Companiei Collins, în 1854, cîştigînd „panglica albastră” cu o viteză medie de peste 22 de noduri[6*].

În 1902, finanţatorul american J.P. Morgan a lansat o nouă provocare marinei comerciale britanice prin înfiinţarea International Mecantile Marine[93], un conglomerat care a dobîndit un pachet de control în cinci companii de transport majore şi a încheiat acorduri cu Hapag şi Norddeutscher Lloyd privind

împărţirea veniturilor. Ca răspuns la achiziţionarea de către Morgan a companiei White Star, guvernul britanic i-a oferit lui Cunard un credit de 2,6 milioane de lire pentru construirea a două nave de pasageri, cu o subvenţie anuală pentru fiecare, cu condiţia ca timp de 20 de ani compania să rămînă în întregime britanică şi navele să poată fi rechiziţionate pe timp de război. Rezultatul a fost construirea *Lusitaniei* şi *Mauretaniei*, cele mai mari şi mai luxoase pacheboturi de la acea vreme. Vasele surori au cîştigat alternativ onoarea de a fi cea mai rapidă navă transatlantică pînă în 1909, cînd *Mauretania* a stabilit un record pe ruta spre vest care a rezistat timp de 20 de ani; spre est, şi-a doborît de şapte ori propriul record. Un submarin german a scufundat *Lusitania* în 1915, dar *Mauretania* a rămas operabilă pînă în 1935.

Între timp, opulenţa transatlanticului din epoca de aur făcuse loc unei estetici mai elegante. Prima navă care a folosit la scară mare stilul pachebotului (cunoscut mai tîrziu ca art deco) caracteristic flotei transatlantice interbelice a fost *Ile de France*, din 1927, al Compagnie Générale Transatlantique. Saloanele spaţioase includeau un restaurant înalt cît trei punţi, un foaier grandios înalt cît patru punţi şi o capelă gotică împodobită cu 14 stîlpi. Iar pentru pasagerii americani care sufereau de pe urma Prohibiţiei, nava etala cel mai lung bar de pe navele de pasageri. Pînă la sfîrşitul deceniului, rivalitatea antebelică din Atlanticul de Nord a fost la apogeu. În 1929, *Bremen* şi *Europa* ale companiei Norddeutscher Lloyd au cîştigat panglica albastră, o realizare notabilă îndeosebi fiindcă erau primele nave mari pentru civili construite cu prova cu bulb, concepută de arhitectul naval american David Taylor în 1912. Deşi o astfel de anexă rotunjită în zona imersă e dizgraţioasă, prova bombată deviază apa şi astfel reduce rezistenţa şi măreşte viteza, eficienţa consumului de combustibil şi stabilitatea. Prova cu bulb a rămas o noutate pînă după lansarea pachebotului *Bremen*, dar nu a devenit standard în designul cocii pînă după al Doilea Război Mondial.

După succesul pachebotului *Ile de France*, Compagnie Générale

Transatlantique a hotărît să construiască cea mai mare şi mai frumoasă navă din lume, conceperea acesteia revenindu-i arhitectului naval Vladimir Iurkevici, pe atunci un emigrant politic care lucra în anonimat într-o fabrică de automobile, dar care proiectase forma cocii inovatoarelor crucişătoare ale marinei ruseşti din seria *Borodino* din 1912. Proiectul lui Iurkevici a avut ca rezultat *Normandie*. Inginerii germani care supravegheau testările navei franceze concepute de rus au numit-o „imposibil de îmbunătăţit". Pe lîngă etrava cu bulb, coca transatlanticului *Normandie* era configurată transversal la mijloc „în formă de pară, inconfundabilă şi supărătoare"[94]. Deasupra liniei de plutire, pentru a accentua aspectul elegant al navei, Iurkevici a încasetat tot echipamentul de pe punte şi a conceput cele trei coşuri ovoide uşor înclinate şi de mărimi descrescătoare. Neluînd în considerare dezastrul economic cauzat de Marea Depresiune, *Normandie* era destinată curselor de lux, iar printre cele patru sute de cuşete clasa I nu erau două care să fie decorate identic. Ca şi Ballin în cazul lui *Vaterland* (ulterior *Leviathan* al United States Lines) în 1913, în loc să lase coşurile să întrerupă grandioasele spaţii publice ale navei – sala de mese cu aer condiţionat era mai lungă decît Sala Oglinzilor de la Versailles –, Iurkevici a folosit conducte verticale pentru a crea zone deschise compacte, iar din centrul scenei teatrului de pe navă, primul de la bordul unui vas, se vedea lumina zilei dincolo de puntea de promenadă în aer liber a restaurantului pentru clasa I, la 150 de metri spre etravă. În 1942, cînd *Normandie* era transformată în navă pentru transportul de trupe la New York, a luat foc şi s-a răsturnat în ancoraj. I-a supravieţuit marea ei rivală, *Queen Mary*, nava companiei Cunard, mai rapidă, dar întru cîtva mai puţin elegantă, care a fost pusă în funcţiune la un an după *Normandie* şi astăzi este hotel plutitor în Long Beach, California.

Traseul din nordul Atlanticului nu era nici pe departe singurul pentru pasageri, dar, în ce priveşte opulenţa, forţa şi viteza, navele care îl parcurgeau erau etalonul de aur al marinei comerciale. Deservind elita politică şi financiară a lumii, ele

trebuiau să reziste şi pe mările cele mai înşelătoare, de regulă parcurse de nave comerciale – „iarna, Atlanticul de Nord", conform formulării Load Line Convention. Deşi mai puţin periculos, distanţele mari ale Pacificului au transformat acest ocean în ultima frontieră a navelor de pasageri. Finalizarea liniilor ferate transcontinentale din Statele Unite (prima în 1869) şi Canada (1885) au accelerat dezvoltarea transportului transpacific. Pentru australienii care munceau sub „tirania distanţei" în Marea Britanie şi în restul lumii, s-a deschis o rută alternativă spre Anglia, via Pacific, America de Nord şi Atlantic, în timp ce Japonia şi Orientul în general le erau acum accesibile turiştilor americani din epoca de aur care colindau lumea.

Turiştii erau o pradă la fel de uşoară pentru satirişti ca şi pentru hoţii de buzunare şi escroci (broşurile companiilor de transport îi avertizau mereu pe viitorii pasageri să se ferească de „cartoforii profesionişti"), iar traducătorul englez Osman Edwards a rescris versurile cîntecului „Yankee Doodle" pentru a lua în rîs lăcomia americanilor întîlniţi în Japonia la sfîrşit de secol:

Doodle *San* va părăsi Japonia
Cu cîteva tone de marfă;
Oamenii vor înmărmuri cînd tot ce-a strîns
Va fi deşertat la Chicago,
Iată mătase, catifea croită, brocart vechi,
Şi tot ce e *joto*
Şi bronzuri antice proaspăt turnate
De afaceriştii din Kyoto95.

Portretul de arivişti stîngaci făcut de Edwards yankeilor se conforma stereotipului standard privitor la turişti, iar americanii nu erau mai prejos decît oricare dintre contemporanii lor. Dar, deşi călătorii se poate să fi fost ademeniţi de falsuri reuşite, noile sensibilităţi artistice trezite la toate tipurile de turişti au avut un efect transformator asupra artei şi literaturii. Modernismul a debutat în America cu Armory Show din 1913, care a avut loc la New York, Boston şi (lăsînd la o parte sarcasmul lui Edwards) la Institutul de Artă din Chicago, iar avangarda vestică de la

începutul secolului XX datorează enorm liniilor de comunicaţie stabilite de transportatorii practici în secolul al XIX-lea.

Croazierele şi plimbările cu iahtul

În 1876-1877, Anna Brassey şi soţul ei, un magnat al căilor ferate, au făcut înconjurul lumii pe iahtul lor, *Sunbeam*, vizitînd Brazilia, Chile, Tahiti, Hawaii şi Japonia, înainte de a se întoarce acasă via Hong Kong, Macao, Singapore, Penang, Ceylon, Canalul Suez şi Portugalia. Construită pentru croaziere lungi, goeleta cu gabier şi trei catarge transporta nouă oaspeţi şi un echipaj de 32 de oameni, iar cartea lui Brassey *A Voyage in the* Sunbeam*: Our Home on the Ocean for Eleven Months* a popularizat ideea de călătorie în jurul lumii. Doi ani mai tîrziu, o companie anunţa o croazieră în jurul lumii la bordul fostului vapor al companiei P & O *Ceylon*, „un iaht din toate punctele de vedere, fără marfă… luxos şi confortabil… o orchestră excelentă la bord şi o navă cu abur pentru pasagerii care debarcă". În ciuda atracţiilor navei, a itinerarului şi a promisiunii companiei de a păstra „atmosfera unei petreceri private între prieteni, şi nu a unei adunări [*sic*] de pasageri obişnuiţi"[96], la plecare vasul nu avea toate locurile ocupate. Dar, datorită telegrafului, compania putea anunţa posibilitatea îmbarcării în unul dintre numeroasele porturi de escală.

În curînd, companiile transatlantice care se confruntau cu supracapacitate în afara sezonului au început să experimenteze, folosindu-şi navele pentru croaziere. În 1891, Albert Ballin a trimis *Augusta Victoria* iarna într-un tur pe Mediterana. S-a dovedit un mare succes, dar navele uzate concepute pentru Atlanticul de Nord nu aveau facilităţile cerute de vilegiaturiştii trîndavi în zone mai călduroase, iar zece ani mai tîrziu Hapag a comandat prima navă special construită pentru croaziere, *Prinzessin Victoria Luise*, cu locuri la clasa I pentru două sute de

pasageri amatori de croaziere de agrement spre Mediterana, Scandinavia şi Caraibe. Au urmat şi alte nave şi au fost deschise noi rute spre destinaţii la fel de variate ca şi interioarele continentelor, pe marile fluvii ale lumii şi prin pustiurile îngheţate ale Arcticii şi Antarcticii. Navele de pasageri care călătoreau pe distanţe lungi erau de domeniul trecutului; vestea morţii lor a fost anunţată de succesul comercial al avionului de pasageri, care a făcut primul zbor transatlantic comercial în 1958. Totuşi, numărul celor care merg în croaziere anual – între 14 şi 20 de milioane de pasageri la nivel mondial în 2010[97] – depăşeşte cu mult numărul pasagerilor transportaţi vreodată de nave, chiar şi în perioada de vîrf a acestei afaceri. Aceste cifre îi includ şi pe cei care fac călătorii pe mare mai lungi de 60 de ore, cu cel puţin două opriri în escale, şi nu includ „croazierele spre nicăieri" – „nicăieri" însemnînd apele internaţionale unde cumpărăturile la preţuri duty-free şi jocurile de noroc sînt permise – iniţiate în timpul Prohibiţiei.

Întrucît în secolul al XIX-lea industrializarea şi dezvoltarea comercială atrăgeau masiv populaţia spre oraşe, vasele cu abur au creat posibilitatea ca orăşenii cu fonduri limitate să evadeze din sordid şi să se bucure de cîteva ore pe apă. Pînă în anii 1860, operatori de vapoare întreprinzători construiau pentru excursii nave „concepute special pentru a oferi eleganţă, viteză, confort, multe înlesniri şi chiar interioare luxoase", precum şi măsuri de siguranţă acceptabile. Pentru prima oară, oamenii aveau posibilitatea de a trăi o experienţă relaxată pe apă, care să nu implice o muncă extenuantă, pericole iminente sau despărţire pe termen nedeterminat. Multe astfel de excursii de o zi erau „singura evadare, departe de larma şi zăpăceala sufocantă" a oraşului. Astfel scria *The New York Times* într-un reportaj din 1880 despre „ampla şi înfloritoarea afacere"[98] care s-a născut din nimic, ajungînd ca într-un sfert de secol să transporte în fiecare vară 25 de milioane de oameni în Golful New York, pe fluviul Hudson, braţul Long Island şi către plajele vecine din Atlantic. Multe companii cumpărau terenuri la 10-30 de mile de oraş, unde

construiau grădini pentru picnicuri şi staţiuni miniaturale pentru excursionişti de-o zi şi de weekend. În timp, multe dintre aceste locuri s-au dezvoltat, devenind suburbii şi chiar oraşe de sine stătătoare, deservite tot anul de curse de feriboturi.

Apropierea de ţărm nu era totuşi garanţia unei călătorii sigure, iar industria s-a împleticit de la o îmbunătăţire la alta ca urmare a unor accidente terifiante[99]. Mai mult de şase sute de pasageri s-au înecat după ce un vas ce transporta culi a scufundat *Princess Alice* pe Tamisa, lîngă Londra, în 1878, iar incendierea vaporului *General Slocum* pe East River din New York în 1904 a provocat cam o mie de morţi, majoritatea femei şi copii aflaţi într-o excursie sponsorizată de biserică. Extrem de tulburătoare au fost inundarea şi răsturnarea în rîul Chicago, în 1915, a vasului *Eastland* destinat excursiilor pe Marile Lacuri. Deşi era doar pe jumătate scufundat şi la mai puţin de 20 de picioare de ţărm, cu trei parîme de la probă încă legate de chei, au murit 841 de oameni. Dezastrul vaporului *Princess Alice* a dus la implementarea unor reguli de navigare pe căile interioare, pe cînd incidentul în care a fost implicat *General Slocum* a determinat revizuirea neglijentului Steamboat Inspection Service din Statele Unite.

Dincolo de asemenea tragedii, iahtingul creştea în popularitate în rîndul celor mai înstăriţi şi cu spirit de aventură. Se consideră că sursa croazierelor şi curselor pe mare este Olanda secolului al XVII-lea[100], de unde Carol al II-lea a introdus acest sport în Anglia după ce a primit în dar un iaht de 92 de tone, *Mary*, din partea oraşului Amsterdam. În următoarele două decenii au fost comandate peste 20 de iahturi, iar înclinaţia pentru nume ridicole şi diminutive a fost clară de la început: *The Folly* (*Nebunia*) al lui Carol, *Fanfan* al prinţului Rupert şi *Jamie*, numit după viitorul Iacob al II-lea. Royal Cork Yacht Club, cel mai vechi din lume, îşi are originile în 1710, urmat de Royal Yacht Squadron din Cowes şi Yacht Club din New York, în 1815 şi, respectiv, 1844. Deşi iahtingul era privilegiul celor foarte bogaţi, de nivelul unor Brassey-Morgan şi Vanderbilt în Statele Unite, al baronului

ceaiului, englezul Sir Thomas Lipton, şi al kaizerului Germaniei, Wilhelm al II-lea, cursele generau un entuziasm popular la fel de mare ca şi cursele de cai în zilele noastre.

Treptat, iahtingul s-a răspîndit totuşi spre clasa de mijloc. Preamărit drept „cel mai dificil, mai complicat şi mai cuprinzător" dintre toate sporturile, după cum scria Edwin Brett în 1869, era practicat de „oameni cu spirit de aventură; de oameni cărora le place viaţa în aer liber... în special pe vreme furtunoasă... cărora le place să-şi încerce îndemînarea, îndrăzneala şi perseverenţa cu cea a fraţilor lor sportivi în cadrul celei mai rafinate şi mai ştiinţifice dintre toate tipurile de competiţii". Brett considera „numărul celor ce au iahtingul în sînge... foarte mare"[101] şi clasamentul lui oferea cîte ceva pentru o gamă largă de gusturi şi buzunare, de la iahturi de cinci tone, pentru o persoană, la vapoare cu abur de trei sute de tone. Popularitatea croazierelor pe ocean era stimulată de isprăvile unor navigatori precum Joshua Slocum, care a făcut prima călătorie în jurul lumii de unul singur între 1895 şi 1898, povestea acestuia fiind mereu republicată. Mulţi i-au urmat exemplul, dar o nouă eră a început în 1969, cînd şase bărbaţi s-au luat la întrecere în cadrul primei circumnavigaţii solo neîntrerupte. Doar Robin Knox-Johnston a terminat în limitele stabilite, navigînd 30.123 de mile în 313 zile; după ce a ocolit Capul Horn, concurentul său Bernard Moitessier a hotărît să ţină cursul spre est şi după 37.455 de mile parcurse în 301 zile s-a oprit în Tahiti. Circumnavigaţia solo neîntreruptă rămîne cea mai mare realizare a navigatorilor în largul oceanului, bărbaţi şi femei. În 2005, Ellen MacArthur a stabilit recordul mondial navigînd în jurul lumii cu un trimaran în mai puţin de 72 de zile; cea mai tînără persoană care a reuşit performanţa, Jessica Watson, a navigat 20.000 de mile în aproape 210 zile, pe o ambarcaţiune lungă de zece metri, înainte de a împlini 17 ani.

Explorările

Croazierele extreme, fie de unul singur în jurul lumii, fie la bordul unei nave în apele polare, sînt inspirate de imbolduri cum erau chemările adresate de Brett celor cu „spirit de aventură”, dar destinaţiile polare au fost deschise de exploratori abia în secolul al XIX-lea. Pacificul a rămas regiunea de cel mai mare interes pentru britanici, francezi, ruşi şi, din anii 1830, americani, dar după 1815 a avut loc o explozie de aventuri donquijoteşti în ţinuturile arctice şi pe Atlantic, motivate atît de mîndria naţională şi de vanitatea personală, cît şi de calcule raţionale, economice sau politice. Chiar dacă beneficiile nu au fost evidente imediat, aceste călătorii au pus bazele acelor tipuri de explorări oceanografice care sînt de primă importanţă în explorările maritime de astăzi. Englezii abandonaseră căutarea unui Pasaj de Nord-Vest după o expediţie din 1616 a lui William Baffin şi Robert Bylot (unul dintre rebelii lui Henry Hudson) spre Braţul Lancaster, la nord de Insula Baffin şi Golful Hudson. Inspirat de relatările favorabile ale vînătorilor de balene care operau la vest de Groenlanda, John Ross a reluat în 1818 căutările în Atlantic în prima dintr-o serie de expediţii care treptat au pătruns în nordul Canadei. Şapte ani mai tîrziu, Frederick William Beechey a navigat prin Strîmtoarea Bering, încercînd să treacă de la vest spre est. Dar explorarea Arcticii a atins intensitatea maximă în deceniul de după dispariţia navelor lui Sir John Franklin *Erebus* şi *Terror*, cînd mai mult de o duzină de nave britanice şi americane au căutat urme ale expediţiei, ale cărei rămăşiţe au fost găsite în 1854. Pasajul de Nord-Vest a rămas de netrecut pentru ambarcaţiuni pînă cînd norvegianul Roald Amundsen a deschis drumul cu goeleta sa de 21 de metri, *Gjøa*, în 1903-1906, la un sfert de secol după ce suedezul Adolf Nordenskiöld a realizat prima trecere prin Pasajul de Nord-Est, din Marea Barents în Pacificul de Nord.

Continentul Antarctica a fost zărit pentru prima oară în 1820

de exploratorul rus Faddei Faddeevici Bellingshausen, urmat în acelaşi an de vînătorul de foci englez William Smith, care naviga ca pilot pe un vas al Marinei Regale, şi de vînătorul de foci Nathaniel Palmer din Connecticut. Vînătorii de foci şi de balene au continuat să viziteze Antarctica de-a lungul secolului, dar nimeni nu a călcat pe continent pînă cînd al Şaselea Congres Internaţional de Geografie a numit Antarctica „cel mai grandios obiectiv geografic ce urmează a fi explorat”[102]. Diferită de Arctica – o mare acoperită de gheaţă –, Antarctica e un continent acoperit de gheaţă, dar navigarea coastei necesita o abilitate excepţională, cum arată explorările lui Sir Ernest Henry Shackleton într-o ambarcaţiune mică după ce nava sa, *Endurance,* a fost strivită de banchiza de gheaţă, pe Marea Weddell, în 1915.

Navigaţia în jurul Antarcticii şi al altor coaste nou-descoperite a mers mînă în mînă cu minuţioase şi îndelungate examinări ale coastei. În sfertul de secol cît a fost hidrograf al marinei militare (1826-1851), amiralul Beaufort a coordonat o cercetare completă a Insulelor Britanice şi cercetări parţiale a Mediteranei şi Arcticii. Observaţiile nu se limitau la chestiuni oceanografice, iar începînd cu Cook şi Bougainville, etnografia şi investigarea florei şi faunei terestre deveniseră trăsături de rutină, deşi auxiliare, ale expediţiilor de explorare maritimă şi cercetare a ţărmului. În acest scop s-a îmbarcat botanistul de 21 de ani Charles Darwin pe HMS *Beagle* în anii 1830, pentru o călătorie de explorare de cinci ani a apelor Americii de Sud. Joseph D. Hooker, prieten apropiat al lui Darwin, ulterior director al Grădinii Botanice Regale de la Kew, a însoţit o expediţie comandată de James Clark Ross, nepotul lui John Ross, pentru a identifica Polul Sud magnetic şi a face observaţii oceanografice, botanice şi zoologice în şi în jurul Tasmaniei, Noii Zeelande şi Antarcticii.

La începutul anilor 1870, Royal Society a început să insiste pentru o expediţie de mare amploare care să combine diversele linii de cercetare ce începeau să definească oceanografia, termen inventat de Maury în 1859. Sub comanda căpitanului George Strong Nares, *Challenger*, corveta Marinei Regale, a fost dotată cu

tot felul de echipamente pentru măsurarea curenţilor şi a temperaturii aerului şi apei, colectarea mostrelor de pe fund de la adîncimi de pînă la 3.700 de metri şi sondarea pînă la 11.000 de metri[103]. Timp de trei ani şi jumătate, echipa de şase oameni de ştiinţă civili de pe *Challenger* a descoperit peste patru mii de specii de animale şi plante marine pînă atunci necunoscute. În secolul XX, explorarea maritimă şi-a lărgit orizonturile, cuprinzînd discipline variate, precum oceanografia fizică, chimică şi biologică, climatologia, ştiinţele pescuitului şi activităţi comerciale precum explorarea petrolului şi mineritul submarin.

Combustibilul: de la balenieră la petrolier

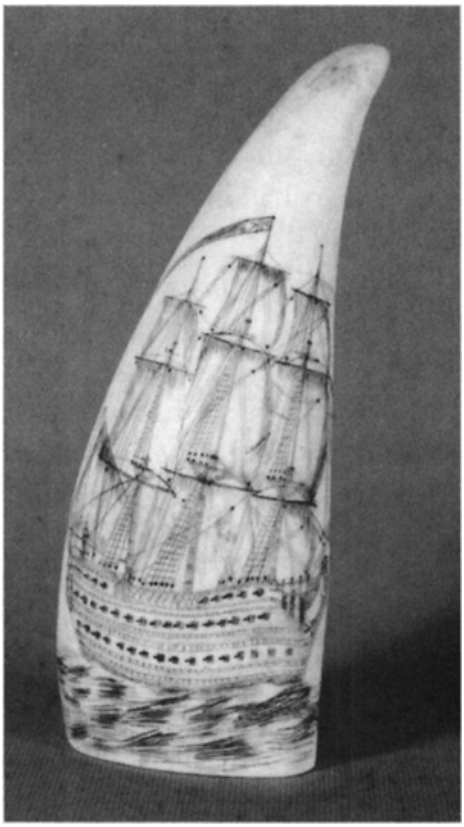
Deşi guvernele nu au mai sponsorizat expediţiile în Arctica în secolul al XVII-lea, vînătorii de balene basci, olandezi şi englezi erau de mult activi în apele insulei Newfoundland şi ale Oceanului Arctic. La început vînătoarea de balene depindea de staţii de pe ţărm unde untura de balenă era transformată în ulei. Prin 1750, adoptarea cazanelor pe cuptoare de fierbere – cazane de fier ridicate deasupra unor cuptoare pentru a topi untura la bordul navelor – a făcut ca vînătorii de balene să poată rămîne pe mare luni în şir. Aceasta a coincis cu începuturile vînătorii caşalotului, din al cărui spermanţet se producea un tip superior de lumînări, şi a avut consecinţe considerabile în ce priveşte dezvoltarea industriei vînătorii de balene din Nantucket, pînă în 1775 existînd cam trei sute de nave ce navigau chiar pînă în Brazilia şi Insulele Falkland.

Pescuitul de balene din Nantucket s-a diminuat considerabil în timpul Revoluţiei Americane şi după aceea, în vreme ce guvernul britanic a început să finanţeze vînători de balene care se aventurau în Atlanticul de Sud, în Oceanul Indian şi în Pacific. Vînătoarea de balene în Pacific a început în 1787, cînd o navă britanică avînd un căpitan din Nantucket a început să prindă

caşaloţi în apele de coastă, în apropiere de Chile. Lipsiţi de oportunităţi acasă, căpitanii americani comandau două treimi din balenierele britanice în zonele sudice de pescuit între 1788 şi 1812, dar, subfinanţată, industria americană a vînătorii de balene a lîncezit pînă după 1815. Şase ani mai tîrziu, existau 120 de baleniere sub pavilion american în Pacific, majoritatea din Nantucket, New Bedford şi alte porturi aflate la sud de Noua Anglie şi Long Island. La apogeul industriei, în anii 1840, flota americană de baleniere număra mai mult de şase sute de nave care stăteau pînă la patru ani departe de casă în mod regulat, deşi opreau periodic în Hawaii, Tahiti şi alte porturi pentru a descărca uleiul şi a se aproviziona. Pînă în anii 1840, caşalotul era vînat excesiv, dar se dezvoltase o piaţă pentru osul de balenă – ca întăritor pentru corsete, umbrele şi perii industriale – obţinut din fanoane[104], care filtrează hrana din apă printre lamelele cornoase, şi industria a fost revitalizată cînd Thomas Roys a semnalat prezenţa balenei de Groenlanda şi a celei japoneze în Strîmtoarea Bering în 1848[105]. Pînă atunci, fusese răspîndită folosirea uleiului de balenă pentru iluminat, deşi erau disponibile multe substanţe mai ieftine, în special kerosenul, care a început să fie folosit în Statele Unite şi Europa în anii 1850. Dar uleiul de balenă a fost în continuare folosit pentru fabricarea lubrifianţilor, a săpunului, a parfumului şi a margarinei, iar în secolul XX balenele erau pe cale de dispariţie din cauza dezvoltării unor metode mai eficiente de a le vîna. În 1937, nouă naţiuni „dorind să menţină prosperitatea industriei vînătorii de balene şi, pentru aceasta, să menţină fondul de balene”[106] au semnat Convenţia Internaţională pentru Reglementarea Vînătorii de Balene şi au stabilit un sanctuar al balenelor în Oceanul Antarctic. Patru decenii mai tîrziu, Comisia Internaţională a Vînătorii de Balene a interzis vînătoarea comercială, iar în prezent sanctuarele balenelor cuprind întregul Ocean Indian şi apele din jurul Antarcticii.

Producţia pe scară largă a kerosenului începuse odată cu descoperirea petrolului în Pennsylvania, în 1859, şi pînă la

sfîrşitul secolului kerosenul devenise cel mai important produs obţinut prin distilarea petrolului. Pe lîngă iluminat, era folosit de primele motoare



Acest dinte de balenă pe care a fost gravată imaginea unei nave de linie este tipic pentru arta marinărească a sculpturii în os de balenă – gravuri, ornamentaţie cu cartuşe şi sculpturi în os sau fildeş. În secolul al XIX-lea, cînd un marinar olandez sau german anonim a sculptat acest dinte, vînătorii de balene europeni îşi concentrau deseori eforturile în Atlanticul de Nord şi în Oceanul Arctic, precum şi în mările mărginaşe – Strîmtoarea Davis şi Marea Barents. Prin amabilitatea Zuiderzeemuseum, Enkhuizen, Olanda.

cu combustie internă, deşi drept combustibil era preferată gazolina, un derivat obţinut la distilarea kerosenului. Începutul epocii petrolului poate fi datat în 1885, cînd Karl Benz şi-a patentat aşa-numitul *Motorwagen*. Peste cîteva decenii, automobilul schimba complet societatea umană, cu implicaţii enorme asupra istoriei transportului maritim, a războiul maritim

şi a geopoliticii. Avînd în vedere distanţele mari dintre ţările industrializate din Europa şi Statele Unite şi rezervele majore de petrol din lume – pe atunci identificat doar în Marea Caspică şi în Statele Unite continentale –, maşina personală nu ar fi avut succes fără perfecţionarea petrolierului oceanic, al cărui prototip, *Glückhauff*, a fost, întîmplător, lansat la apă în anul în care Benz şi-a obţinut brevetul.

Statele Unite fuseseră un mare exportator de kerosen, cunoscut ca petrol la pachet pentru că de obicei era transportat în canistre de cinci galoane, cîte două la pachet. Acesta era costisitor şi ineficient, dar transportarea petrolului în cantităţi mari era problematică. Butoaiele de lemn cîntăreau prea mult, iar în spaţiile dintre butoaie se adunau vapori explozibili. O soluţie a fost pomparea petrolului direct în cala navei, metodă iniţiată de Ludwig Nobel – fratele celui care a dat numele celebrului premiu, Alfred Nobel –, distribuitor de petrol pe Marea Caspică. În 1878, Nobel a construit petrolierul *Zoroaster* pentru transportarea petrolului din Baku spre Astrahan şi apoi pe Volga pentru a fi distribuit în Europa[108]. (Zoroastru sau Zarathustra era profetul religiei persane antice, al cărui cult era asociat cu construirea unor altare de foc în jurul unor puţuri naturale de petrol.) În 1885 Wilhelm A. Riedemann a contractat firma britanică Armstrong, Mitchell & Co., pentru a construi *Glückhauf*, o goeletă auxiliară de o sută de metri, a cărei cală era împărţită în opt cisterne separate prin pereţi etanşi. La prima sa călătorie a dus „910.221 de galoane de petrol vrac”[107] sau 21.672 de barili, unitate de măsură rămasă de pe vremea vînătorii de balene. Reticenţa faţă de noile petroliere venea mai ales din partea docherilor, preocupaţi de siguranţa lor – muncitorii germani au numit petrolierul *Glückhauf* („Noroc”) *Fliegauf*[109] („Explozie”) – şi de faptul că o metodă de încărcare a navelor ce necesita mai puţină forţă de muncă le ameninţa existenţa. Cu toate acestea, designul era adecvat din punct de vedere tehnic şi extrem de profitabil şi pînă în 1906 99% din petrolul mondial era transportat de petroliere.

Petrolul era un combustibil mult mai avantajos decît

cărbunele: ardea mai eficient şi astfel ocupa mai puţin spaţiu şi era mai uşor şi mai curat de manevrat. În 1912, Winston Churchill, proaspăt numit prim lord al amiralităţii, a ordonat construirea a cinci nave de luptă din clasa *Queen Elizabeth* alimentate cu petrol. Pentru a fi sigur că nu va fi luat pe nepregătite în timpul conflictului cu Germania aflat în curs, în iunie 1914 Churchill a obţinut pentru amiralitate 51% din acţiunile Anglo-Persian Oil Company (predecesoarea lui BP), care începuse să exporte petrol prin Abadan cu trei ani înainte. Mulţi au pus la îndoială înţelepciunea măsurii de a renunţa la unul dintre avantajele industriale majore ale Angliei, cărbunele local, cel mai bun din lume pentru a acţiona motoarele navelor, dar trecerea la petrol se baza doar pe considerente militare, iar în timpul Primului Război Mondial navele britanice cu petrol aveau o rezistenţă la operaţiuni semnificativ superioară navelor din flota germană. Nu s-a înregistrat însă un deficit de cărbune englezesc, care constituia trei sferturi din cele 80 de milioane de tone de cărbune marin consumate anual – în mare parte de nave britanice –, şi, pînă la sfîrşitul Primului Război Mondial, Anglia şi-a păstrat 181 dintre staţiile de încărcare cu cărbune din străinătate[110].

Disponibilitatea combustibililor pe bază de petrol a facilitat şi adoptarea motoarelor diesel pentru nave, iniţiată la începutul anilor 1900. Deşi vasele cu motor diesel concepute în anii 1920 economiseau mai mult combustibil, aveau instalaţii de propulsie mai mici, o capacitate portantă sporită şi echipaje mai mici decît vapoarele cu abur[111], singurele ţări care au adoptat cu adevărat noua tehnologie au fost Norvegia, Danemarca şi Suedia. De la Marea Britanie şi Germania şi pînă la Japonia, cei mai mulţi transportatori preferau să plătească preţul iniţial mai mic al vapoarelor cu abur decît să comande motoare diesel, mai scumpe, dar pe termen lung mai economice, şi în 1935 mai bine de 80% din flota mondială era încă propulsată de motoare cu abur alimentate cu cărbune – sau petrol. Ceea ce nu a anticipat nimeni atunci a fost faptul că, dacă decizia lui Churchill avea să

modeleze evoluţia relaţiilor internaţionale şi în secolul XX, în aceeaşi perioadă marina comercială britanică şi marina militară regală aveau să dispară complet de pe scena mondială.

Călătoriile transatlantice ale vapoarelor *Sirius* şi *Great Western* reprezintă un moment hotărîtor în istoria transportului şi comunicării umane. Dar, după cum arată evenimentele, la baza progreselor care au dus la o viteză sporită şi la o mai mare rezistenţă pe mare a fost accelerarea şi mai dramatică a ritmului schimbării înseşi. Ca rezultat, epoca aburului pe mare a durat doar un secol înainte ca acesta să fie măturat de un val de noi tehnologii, iar deceniile de după anii 1950 au fost în unele privinţe şi mai revoluţionare decît cei 150 de ani anteriori. Între timp, acolo unde ajungeau interesele comerciale, flotele militare veneau din urmă. În ciuda unei scăderi dramatice a bugetelor navale în anii 1850, arhitecţii navali urmăreau dezvoltările din domeniul ingineriei navale şi le adoptau prompt atunci cînd păreau potrivite aplicaţiilor militare şi prudenţa fiscală le-o permitea. Dar aceşti paşi înainte şi alţii au tulburat balanţa de putere şi au dus la o jumătate de secol de război ale cărui tactici navale şi armament au avut un efect letal fără precedent.

1* Distanţele pe căi navigabile interioare în Statele Unite sînt convenţional exprimate în mile terestre, nu marine.

2* Un registru de roluri e un document afişat într-un loc vizibil care indică îndatoririle echipajului şi locul unde ar trebui să se adune pasagerii în caz de urgenţă.

3* O ladă cu opiu de Malwa (din India de Vest) cîntărea 60 de kilograme, o ladă cu opiu de Patna (din Bengal) – 73 de kilograme.

4* Din 2010, canalul a fost lungit pînă la 193 de kilometri şi acum are o adîncime de 24 de metri şi o lăţime de 123 de metri la bază şi 313 metri la suprafaţă.

5* Un motor simplu cu piston are un singur cilindru în care pistonul e acţionat de abur. Un motor cu abur cu dublă expansiune are un al doilea cilindru cu presiune scăzută, ce reciclează aburul de la primul cilindru pentru a genera lucru mecanic suplimentar.

6* De la sfîrşitul anilor 1800, se spunea că navele care stabileau recorduri de viteză într-o cursă transatlantică cîştigau panglica albastră, deşi nu a existat vreun premiu tangibil pînă în 1935, cînd Robert K. Hales, membru al parlamentului britanic, a comandat un trofeu de argint pentru a fi oferit ca premiu companiei de transport care deţinea recordul curent.

Capitolul 19

Puterea maritimă în epoca aburului şi oţelului

Între anii 1850 şi 1950, tehnologia navelor şi a armelor, analiza doctrinei navale şi a gîndirii strategice şi exploatarea eficientă a puterii maritime au suferit schimbări mult mai numeroase şi mai profunde decît în precedenţii 250 de ani. De la „întăritura de lemn" a lui Temistocle, la ceea ce Winston Churchill a numit „castele de oţel"[1], flotele lumii au atins dimensiuni fără precedent, atît în privinţa numărului de nave, cît şi a echipajului. Armele lor puteau lovi ţinte aflate în mişcare la distanţe de pînă la 20 de mile şi acţionau pe trei niveluri: la suprafaţă, sub apă şi în aer. Deşi progresele importante din sfera igienei, conservării alimentelor şi antrenamentului flotei au redus probabilitatea ca marinarii să moară din cauza bolilor, a infecţiilor sau a malnutriţiei – principalele cauze de deces în epoca pînzelor –, luptele pe mare au început să facă tot mai multe victime. În cursul a zece războaie importante desfăşurate între anii 1652 şi 1815, Marina Regală Britanică a pierdut 1.452 de vase. Doar 204 dintre acestea (14%) au fost distruse în luptă[2]; mai bine de jumătate din pierderile suferite au fost rezultatul unor accidente, în special naufragii şi eşuări, o treime datorîndu-se capturărilor. Dintre cele 1.694 de nave de război de suprafaţă pierdute de toate forţele combatante la un loc în Al Doilea Război Mondial, 81% s-

au scufundat ca urmare a acţiunilor inamice, 9% au fost sabordate, 5% s-au pierdut în accidente şi 5% au fost capturate. Reversul îmbrăţişării de către forţele navale a progresului tehnologic pentru îmbunătăţirea capacităţii de atac şi apărare a fost dependenţa tot mai mare de producţia industrială pentru asigurarea unui flux ferm de vase înlocuitoare.

Odată cu tehnologia s-au schimbat şi raţiunea şi doctrinele războiului maritim. Pînă la sfîrşitul secolului al XIX-lea, marile puteri maritime ale Europei se lansaseră într-un ultim demers de expansiune peste mări, efort determinat în parte de dorinţa mercantilă de a obţine materii prime şi noi pieţe de desfacere pentru propriile industrii. Demersul implica inevitabil nevoia de a deţine şi staţiile de buncherare şi bazele pentru flote, necesare pentru apărarea avanposturilor imperiului şi a rutelor către ele. Navele şi armele din ce în ce mai complexe din punct de vedere tehnologic, precum şi strategiile diplomatice şi de guvernare tot mai elaborate au condus la abordări mai riguroase ale exploatării puterii maritime. Pregătirea a devenit disciplină academică; viitorii ofiţeri maritimi erau instruiţi în academii navale, în timp statele-majore naţionale şi şcolile superioare de război au devenit incubatoare pentru doctrina navală. În anii 1950, epoca cuirasatelor era deja apusă, iar lumea se pregătea pentru o nouă transformare semnificativă a puterii maritime odată cu apariţia flotelor dotate cu arme nucleare şi cu propulsie nucleară şi a eforturilor izolate ale actorilor non-statali de a se implica în războaie asimetrice.

Flotele în timpul revoluţiei industriale

În prima jumătate a secolului al XIX-lea, singurii care au luat în considerare ideea de a folosi propulsia cu abur, fierul şi oţelul au fost fără îndoială transportatorii comerciali. Deşi opoziţia unor oficiali maritimi ar putea fi pusă pe seama dezinteresului

instituţional, existau raţiuni practice pentru renunţarea prudentă la experienţa de cîteva mii de ani a vaselor de război cu pînze. Tehnologia propulsiei cu abur era atît de nesigură, încît chiar şi navele comerciale cu abur destinate transportului pe mare aveau la bord velaturi auxiliare pînă pe la sfîrşitul secolului. Înainte de inventarea motorului cu abur de înaltă presiune cu dublă expansiune, nici nu se lua în calcul posibilitatea de a permite unor flote de vase dependente de motoare cu un consum mare de combustibil şi nesigure să navigheze peste Atlantic şi înapoi, cum făcuseră Villeneuve şi Nelson în corăbii cu pînze. Iar costurile tehnologiei cu abur erau descurajante atît pentru flote, cît şi pentru comercianţi. Potrivit unui studiu din 1852, un vapor cu abur şi elice, cu 90 de tunuri şi un motor de 500 de cai-putere costa cu 40% mai mult[3] decît unul cu pînze identic, pînă în 1861 atît britanicii, cît şi francezii fiind mai dispuşi să modernizeze vasele cu pînze cu motoare[4] în loc să construiască noi vase de război cu abur.

Valoarea noilor tehnologii a început să fie vizibilă în timpul Primului Război al Opiului. Deşi corpurile de navă şi accesoriile de fier erau net superioare celor din lemn, ele făceau imposibilă orientarea cu ajutorul busolei magnetice, problemă rezolvată în anii 1840 de către Sir George Airey. Soluţia a venit exact cînd Compania Britanică a Indiilor de Est a comandat nava cu zbaturi şi corp de fier *Nemesis*[5], care a încununat avantajul militar şi tehnologic al britanicilor în faţa chinezilor. În luptele de la forturile Bogue, Amoy şi Ningbo corpul navei *Nemesis* a fost mult mai puţin afectat de tunurile inamice decît corpul altor nave britanice sau chineze. Experienţa navei mexicane de provenienţă britanică *Guadeloupe* în înfruntarea mişcărilor separatiste din Yucatán şi Texas a fost similară, iar căpitanul ei britanic a fost impresionat în special de faptul că, atunci cînd era străpunsă de focurile inamice, coca nu se despica. În acelaşi timp, se căutau continuu puncte slabe ale noii tehnologii. Coca de fier putea fi mai greu penetrată de salvele de tun cu încărcare prin ţeavă lisă, însă era vulnerabilă la cele ale tunurilor cu încărcare pe la culată,

cu ţeavă ghintuită şi obuz exploziv. Armamentul perfecţionat a accentuat cea mai mare slăbiciune a navei cu zbaturi, al cărei mecanism se află deasupra liniei de plutire, fiind expus focurilor inamice. Vasele de război cu abur de primă clasă au devenit o opţiune realistă abia după dezvoltarea propulsiei cu elice, ale cărei mecanisme puteau fi plasate sub linia de plutire.

În ciuda problemelor tehnologice, Marea Britanie şi Franţa rămîneau într-o continuă competiţie în ce priveşte înarmarea maritimă, pe la mijlocul secolului deţinînd împreună 100 de nave de război cu abur, în timp ce toate celelalte forţe navale aveau la un loc 18. Rivalii au lăsat conflictele la o parte pentru a sprijini Imperiul Otoman împotriva influenţei acaparatoare a Rusiei în Caucaz, Persia şi Orientul Apropiat, porţile de intrare în India Britanică, şi pentru a ţine navele de război ruseşti departe de Marea Mediterană. Navelor de război de altă provenienţă decît turcă le fusese interzisă tranzitarea strîmtorilor Bosfor si Dardanele pînă în 1833, cînd turcii au acordat în secret liberă trecere flotei ruseşti. Amintind de „străvechea poruncă a Sultanului”6, care închisese strîmtorile în 1475, Convenţia de la Londra din 1841 a reiterat interdicţia, îngrădind astfel flota rusească din Marea Neagră. La începutul războiului, în octombrie 1853, o unitate de nave de luptă a navigat spre Sinop – de două ori mai departe de Istanbul decît de Sevastopol – şi, utilizînd noile obuze explozive create de amiralul francez Henri-Joseph Paixhans, a distrus o flotilă de fregate otomane. Turcii au permis accesul flotelor britanice şi franceze în Marea Neagră şi, în timp ce armatele ruse şi turce se luptau în Balcani şi în Caucaz, navele engleze şi franceze bombardau forturile de la Sevastopol, din Crimeea şi din Kinburn, în estuarul Niprului. Deşi navele cu abur puteau să intre în acţiune şi să se retragă în orice moment, cocile lor de lemn erau vulnerabile la obuzele ruseşti, astfel că francezii au construit o serie de baterii-tampon7, acoperite de plăci de fier de zece centimetri, care rezistau la bombardamente chiar şi în apropierea forturilor. După război, Tratatul de la Paris a permis accesul navelor comerciale ale tuturor naţiunilor în Marea

Neagră, însă a „interzis pe veci pavilionul de război al puterilor de pe coaste, precum şi al oricărei alte puteri”[8], prevedere desconsiderată de Rusia în 1870, cînd a început să-şi construiască o nouă flotă în Marea Neagră.

Impresionat de distrugerea flotilei otomane la Sinop din cauza obuzelor explozive şi de rezistenţa plăcilor de fier ale navelor franceze din Crimeea, inspectorul naval francez Stanislas Dupuy de Lôme a proiectat nava *La Gloire*, a cărei cocă de lemn a fost placată cu fier şi întărită cu acelaşi material. Cu o singură punte de fier, o singură elice şi trei catarge, nava era dotată cu 36 de tunuri ghintuite, cu încărcare prin ţeavă de 6,4 ţoli (16,2 cm). Departe de a mări şansele francezilor de a depăşi superioritatea britanică în domeniu, *La Gloire* a determinat Marina Regală Britanică să proiecteze ceea ce avea să devină cea mai puternică şi mai blindată navă de pe mare. Lansată în 1860, HMS *Warrior*, cu o lungime de 128 de metri, era de 1,5 ori mai lungă decît nava de primă linie HMS *Howe*, dotată cu 120 de tunuri. Armamentul de bază al navei *Warrior* era alcătuit din 30 de tunuri cu ghiulea de 31 kg şi zece tunuri cu ghiulea de 50 kg, toate cu încărcare pe la culată, dintre care 26 erau instalate pe puntea principală în interiorul unei fortăreţe centrale, în esenţă o boxă blindată. Viteza ei superioară îi permitea să depăşească şi să se strecoare pe lîngă orice altă navă din vremea respectivă şi, cu toate că fusese proiectată pentru a lupta propulsată de abur, era dotată ca o navă cu trei catarge, iar elicea de zece tone cu două pale putea fi ridicată din apă pentru a nu-i îngreuna navigaţia atunci cînd erau folosite pînzele. Încadrată în categoria fregatelor cu 40 de tunuri, în timpul testelor *Warrior* a fost descrisă ca o veritabilă provocare pentru flota existentă: „Arată ca un şarpe negru printre iepuri”[9], iepurii fiind navele mai îndesate, cu bordurile înalte precum *Howe*.

Războiul Civil American

În anii 1870, toate flotele importante ale lumii adoptaseră deja navele cu cocă de fier, propulsie cu abur, dotate cu tunuri cu obuze explozive şi blindate în părţile vitale – inclusiv motoarele, bateriile de bază şi depozitele de arme –, o transformare totală rezultată din experienţa cîştigată în timpul Războiului Civil American. Atacurile vaselor comerciale şi confruntările navale de pe coastele şi fluviile Statelor Unite au jucat un rol important în conflict, dar acestea sînt considerate secundare, deoarece luptele decisive ale acestui război s-au dat pe uscat, neexistînd acţiuni ale flotelor. Cînd au început ostilităţile, Marina Militară Americană avea 9.000 de oameni şi 42 de nave, 12 vase fiind din Escadra Naţională, iar restul, dispersate în Marea Mediterană, apele braziliene şi Oceanul Pacific, în Escadra Indiilor de Est care proteja interesele americane comerciale şi în Escadra Africană care lupta împotriva comerţului cu sclavi. Cu 5.300 de vase, marina comercială a Statelor Unite[10] era a doua ca dimensiune, după cea a Marii Britanii, care deţinea 5.800 de vase. Împreună, cele două naţiuni deţineau 82% din totalul navelor înregistrate în întreaga lume. Cu toate acestea, pentru că nu exista nici o ameninţare iminentă împotriva siguranţei comerciale sau teritoriale a ţării, Marina Militară a Statelor Unite nu s-a simţit presată să ţină pasul cu progresele flotelor europene. Goeleta de război USS *Princeton* (1843) proiectată de John Ericsson a fost printre primele nave de război cu propulsie cu elice, iar forţele navale au adoptat tunul cu obuze creat de ofiţerul de artilerie John A. Dahlgren în anii 1850, însă, în rest, au fost puţine inovaţii tehnologice. Războiul Civil a schimbat totul. Dacă înainte de război flota era alcătuită în mare parte din nave cu pînze şi cîteva nave cu zbaturi, aproximativ 10% din cele 700 de nave comandate în timpul războiului erau vase din fier sau blindate, multe dintre ele monitoare sau canoniere, fără nici un fel de velatură, majoritatea propulsate cu elice, şi nu cu zbaturi. Deşi Statele Confederate au produs considerabil mai puţine vase, flota sudistă deţinea în mare măsură nave blindate fără velatură, inclusiv submarine primitive.

Blocada şi contrabanda din timpul său

Uniunea şi Confederaţia au abordat războiul naval de pe poziţii diferite. Deşi Marina Militară a Statelor Unite era mică – şi aproape 10% din efectivul de ofiţeri a demisionat din funcţii pentru a se alătura sudiştilor –, Nordul avea experienţă în construirea de vase, infrastructură industrială şi forţa de muncă necesare pentru a-şi mări flota cu uşurinţă. Sudul nu avea nave de război, iar capacitatea de construire a navelor era limitată, deoarece pînă atunci depinsese de statele din Nord în ceea ce priveşte producţia industrială şi comerţul extern. A fost evident încă de la început, cînd preşedintele confederat, Jefferson Davis, emitea patente de corsari pentru oricine încerca să captureze vase nordiste, că acest conflict naval urma să fie ceea ce astăzi numim război asimetric. Preşedintele Abraham Lincoln a răspuns avertizînd că „dacă, sub pretinsa autoritate confederată, o persoană... va ataca un vas al Statelor Unite sau persoanele ori încărcătura de la bordul lui, acea persoană Va răspunde în faţa legilor Statelor Unite privind prevenirea şi pedepsirea pirateriei”[11]. Pe scurt, va fi pedepsită cu moartea.

Reacţia britanicilor a fost rapidă şi negativă; un parlamentar a declarat că „orice persoană care tratează ca pe un pirat un om implicat în astfel de acte şi îl pedepseşte cu moartea se va face... vinovată de crimă”, un altul insistînd că statelor din Nord „nu trebuie să le fie permis să... răstălmăcească legea astfel încît să considere acţiunile corsarilor drept piraterie şi să îi pedepsească cu moartea”[12]. Cu cinci ani mai devreme, Marea Britanie participase la redactarea Declaraţiei de la Paris, care punea capăt activităţii corsarilor şi clarifica drepturile beligeranţilor şi ale statelor neutre. Cele patru articole ale declaraţiei erau scurte şi precise:

1. Activitatea corsarilor este şi rămîne interzisă.
2. Pavilionul neutru protejează bunurile inamicului, cu excepţia bunurilor de contrabandă de război.

3. Bunurile neutre, cu excepţia bunurilor de contrabandă de război, nu pot fi confiscate sub pavilion inamic.
4. Pentru a fi obligatorii, blocadele trebuie să fie eficiente, adică instituite de o forţă capabilă să împiedice accesul la coasta inamicului[13].

De teamă că, într-un război cu o putere europeană, guvernul ar putea fi nevoit să emită patente de corsari pentru suplinirea efectivelor inferioare, Statele Unite au refuzat ratificarea acordului. Deţinînd superioritatea în raport cu Sudul, administraţia Lincoln încerca acum să semneze Declaraţia de la Paris, însă Marea Britanie şi Franţa s-au opus pînă la terminarea ostilităţilor. Hotărîrea lui Lincoln a fost pusă la încercare cînd corsarul confederat William W. Smith a fost capturat, judecat pentru piraterie, găsit vinovat şi condamnat la moarte. Preşedintele Davis a declarat că Smith nu era un infractor de rînd şi că guvernul său va executa un prizonier de război unionist de rang înalt pentru fiecare sudist executat pentru piraterie. Hotărîrea curţii a fost comutată, iar Smith şi alţi corsari confederaţi au fost trataţi din acel moment ca prizonieri de război.

În acelaşi timp, Lincoln a decis instaurarea unei blocade[14] pentru ca să împiedice Confederaţia să comercializeze bumbac în schimbul muniţiei şi altor bunuri necesare. Blocarea comerţului în porturile sudiste fără implicarea puterilor străine a generat o altă problemă pentru Lincoln. Prin emiterea unui decret pentru închiderea porturilor şi reţinerea vaselor care încălcau legislaţia internă s-ar fi confirmat ideea că Statele Unite nu se confruntau decît cu o rebeliune internă şi că Confederaţia nu avea statut de stat suveran. Pe de altă parte, reţinerea navelor străine pentru contrabandă ar fi atras opoziţia Marii Britanii şi a Franţei, care deja erau bănuite că simpatizau cu mişcarea sudistă. Alternativa era să se instaureze o blocadă împotriva Sudului, un act de război care ar fi dat Confederaţiei statutul de beligerant independent şi care necesita desfăşurarea unui număr foarte mare de vase

pentru supraveghere. Lincoln a ales a doua variantă şi pînă în iulie, de-a lungul celor 2.500 de mile de coastă din Virginia pînă în Texas, patrulau deja escadre în toate porturile importante. Escapadele dramatice ale contrabandiştilor dădeau impresia că blocada era ineficientă, însă mai bine de două treimi din cele 300 de vase de contrabandă[15] au fost în cele din urmă capturate sau distruse. Mai mult, au existat doar 1.300 de încercări de a eluda blocada. Înainte de război, cele mai mari porturi de export ale ţării[16], după New York, erau New Orleans, Mobile, Charleston şi Savannah şi peste 3.000 de vase treceau numai prin portul New Orleans. Blocada a crescut costurile importurilor, a redus veniturile din comerţ ale guvernului şi a şubrezit puterea de cumpărare a Sudului pentru echipamentul de război importat.

Capacitatea de ofensivă a Marinei Confederate depindea de nouă corsari[17], cinci construiţi în Marea Britanie, care au capturat împreună peste 250 de vase comerciale. După război, Statele Unite au susţinut că Marea Britanie şi-a încălcat neutralitatea deoarece a permis Confederaţiei să achiziţioneze vase de pe şantierele navale englezeşti şi scoţiene şi se făcea vinovată de distrugerile produse de corsarii de provenienţă britanică. Revendicările *Alabama* (numite astfel deoarece numai pierderea navei CSS *Alabama* a produs pagube de 5 milioane de dolari) au fost soluţionate prin Tratatul de la Washington (1871), prin care un tribunal internaţional a hotărît că Marea Britanie nu a exercitat „diligenţa necesară” şi a acordat Statelor Unite daune de 15,5 milioane de dolari. Pierderea navelor comerciale a fost înrăutăţită de creşterea înzecită a costurilor de asigurare a vaselor americane şi de înregistrarea consecventă a peste 1.000 de nave – mai bine de 800.000 de tone de încărcătură – în registre străine, în mare parte în cel britanic, pentru a le asigura protecţia pavilionului neutru. Flota comercială americană nu şi-a mai revenit niciodată, atît din cauza legilor protecţioniste, care interziceau achiziţionarea unor vase de provenienţă străină sau reînscrierea în registrul american a vaselor vîndute în străinătate, şi a tarifelor prohibitive, care descurajau dezvoltarea

industriei de construcţie a navelor de fier, cît şi a redirecţionării investiţiilor naţionale spre dezvoltarea internă.

Cuirasatele blindate şi războiul fluvial

Fără mijloacele necesare pentru a construi o flotă comparabilă cu cea a Uniunii, ministrul Marinei Confederate, Stephen Mallory, a hotărît să modifice termenii conflictului. „Consider posesia unei nave blindate o chestiune de primă necesitate”[18], scria el în mai 1861, adăugînd: „Inegalitatea numerică poate fi compensată prin invulnerabilitate; astfel, nu doar economia, ci şi succesul naval ne arată că e înţelept şi oportun să luptăm cu nave blindate împotriva navelor de lemn”. Sudul s-a lansat într-o campanie de transformare a vaselor existente în cuirasate, care să poată opera în perfectă siguranţă împotriva vaselor de lemn. Primul a fost construit pe coca fregatei cu elice USS *Merrimack*, capturată odată cu Şantierul Naval Gosport din Norfolk, Virginia. Rezultatul a fost fregata cu cazemată CSS *Virginia* – cazemata lungă de 43 de metri avea pereţi din stejar şi pin groşi de 61 de centimetri acoperiţi cu oţel laminat de 10 centimetri şi era armată cu 12 tunuri.

Pentru a contracara ameninţarea reprezentată de *Virginia*, Marina Statelor Unite a comandat prototipuri de nave blindate cu abur de diferite tipuri: două cuirasate cu un singur şir de tunuri la borduri şi unul cu turelă rotativă, nava *Monitor* proiectată de John Ericsson[19]. De-a dreptul revoluţionară, *Monitor* a fost prima navă de război fără pînze sau vîsle. Nava *Monitor* avea o cocă de 55 de metri lungime şi 13 metri lăţime, pe care se afla o „punte” de fier cu două funcţii: să protejeze coca de lovituri şi să asigure stabilitatea vasului pe o mare agitată. Propulsată de abur, cu o singură elice, nava putea atinge o viteză de şase noduri. Din punct de vedere vizual şi tehnologic, cea mai deosebită caracteristică a navei *Monitor* era turela sa rotativă. Măsurînd şase metri în diametru şi aproape trei metri în înălţime şi montată pe un ax acţionat cu abur, avea două tunuri Dahlgren cu ţeavă lisă, de

şapte tone fiecare. Profilul rezultat i-a atras descrierea de „burduf de brînză pe o plută”.

Virginia a scufundat fără mari eforturi două fregate de lemn cu abur şi a avariat o a treia lîngă Norfolk pînă să se confrunte cu *Monitor*, pe 8 martie 1862. Cele două vase au luptat la distanţă mică timp de patru ore, însă nici unul nu i-a provocat celuilalt daune decisive. Au fost puţini răniţi: un singur rănit la bordul *Monitor* şi doi morţi şi 19 răniţi pe *Virginia*. (Prin comparaţie, în 1812, într-o luptă de 15 minute între două fregate de lemn similare, USS *Chesapeake* şi HMS *Shannon*, s-au înregistrat 78 de morţi şi peste 150 de răniţi.) Confederaţii au fost în cele din urmă forţaţi să distrugă *Virginia* cînd s-au retras din Norfolk, iar *Monitor* s-a scufundat la sfîrşitul anului în timp ce era remorcat către Wilmington, Carolina de Nord. În ciuda sfîrşitului lor prematur şi a eşecului de a se distruge unul pe celălalt, era clar că cele două vase marcaseră apusul navelor de război din lemn.

Acest lucru s-a văzut cel mai bine în războiul fluvial, un punct fundamental al strategiei generalului unionist Winfield Scott de a-i încercui pe confederaţi pe mare şi fluvii, strategie botezată *Planul Anaconda*. Scott considera că victoria asupra sudiştilor putea fi obţinută cel mai rapid şi ieftin dacă „îi învăluiau pe toţi (aproape) în acelaşi timp printr-un cordon de avanposturi pe Mississippi, spre gura lui de vărsare dinspre confluenţa cu Ohio, blocîndu-le navele de război pe coasta mării”[20], precum şi pe afluenţii celor două cursuri de apă. El a mai remarcat că „transportul trupelor şi al tuturor proviziilor pe apă este de cinci ori mai ieftin decît pe uscat, pe lîngă faptul că e mult mai rapid”. Planul lui Scott a fost adoptat parţial, dar concepţia strategică aflată la baza ideii sale se observă în faptul că aproape toate efectivele unioniste erau numite după rîuri, în timp ce sudiştii preferau numele de state sau districte militare. Cea mai importantă campanie fluvială a fost cea pentru cîştigarea controlului asupra fluviului Mississippi. În aprilie 1862, ofiţerul-amiral David G. Farragut a navigat în amonte pe Mississippi pentru a cuceri New Orleans, Baton Rouge şi Natchez, în timp ce

în nord canonierele asigurau protecţia rîurilor Tennessee şi Cumberland. Cu malurile sale înalte de 60 de metri, Vicksburg, Mississippi, a rezistat pînă pe 4 iulie 1863. Foarte curînd a urmat fortul Hudson, Louisiana, inima Confederaţiei fiind astfel încercuită.

Doctrina navală şi trei războaie scurte

Invenţiile tehnologice etalate în timpul Războiului Civil şi perfecţionate ulterior au influenţat semnificativ atît funcţiile, structura şi strategia forţelor navale, cît şi alte aspecte aparent fără legătură, precum expansiunea colonială. Pînă tîrziu în secolul XX, strategii navali au fost înclinaţi să se inspire din rivalităţile clasice ale epocii vaselor cu pînze, acţiunile şi structura Marinei Regale Britanice constituind un reper pentru măsurarea succesului sau a eşecului. Arta războiului cu nave cu abur necesita noi evaluări teoretice, dar dovezile empirice ale acestui tip de luptă proveneau din operaţiuni navale care erau scurte ca durată sau limitate ca scop, nu implicau Marina Regală Britanică şi erau atipic de hotărîtoare ca efect. De departe doctrina navală cea mai puternic articulată, mai satisfăcătoare din punct de vedere patriotic şi mai durabilă a fost cea expusă de Alfred Thayer Mahan. Veteran al Războiului Civil şi susţinător înfocat al expansiunii americane, Mahan s-a alăturat în 1886 proaspăt înfiinţatului US Naval War College (Colegiul de Război Naval al Statelor Unite), pentru a dezvolta principii de strategie de război inspirate din istorie. Patru ani mai tîrziu, publica o colecţie de prelegeri cu titlul *The Influence of Sea Power upon History*. Mahan susţinea că istoria operaţiunilor navale oferă învăţăminte cu aplicabilitate universală care „pot fi ridicate la rang de principii generale… în pofida marilor schimbări înregistrate în privinţa armelor navale… şi a adoptării propulsiei cu abur ca forţă motrice”[21].

Concentrîndu-se asupra conflictelor maritime dintre puterile europene din al Doilea Război Anglo-Olandez şi pînă la Revoluţia Americană, Mahan considera că puterea maritimă consta în capacitatea de a submina bunăstarea economică a inamicului şi susţinea că flota unei ţări era esenţială pentru protejarea comerţului extern şi a coloniilor acesteia şi pentru împiedicarea comerţului inamicului în timpul blocadelor: „Nu capturarea unei nave sau a unor convoaie, numeroase sau nu, subminează puterea economică a unei naţiuni; posesia unei flote copleşitoare descurajează pavilionul inamic sau îl face să pară un simplu fugar şi, prin controlul resurselor esenţiale, închide căile principale pentru comerţul cu ţărmurile inamice”[22]. Deşi *The Influence of Sea Power upon History* e formulată în termeni cît se poate de obiectivi, în esenţă, scopul lui Mahan era să încurajeze revitalizarea Marinei Militare a Statelor Unite. Într-un articol publicat în acelaşi an, Mahan a criticat vehement indiferenţa americanilor cu privire la dezvoltarea unei flote adecvate pentru controlarea şi obţinerea de beneficii de pe urma „condiţiilor politice tulburi, precum cele din Haiti, America Centrală şi multe dintre insulele Oceanului Pacific, în special cele din arhipelagul Hawaii”[23]. Visul lui cel mai înflăcărat era crearea unui canal prin istmul Panama (lucru pe care Ferdinand de Lesseps încercase să-l facă în anii 1880). La fel de puternică era şi teama lui că puterile europene aflate deja în Caraibe sau interesate de această zonă ar fi putut construi fortăreţe „care să le facă practic imposibil de cucerit”, într-o perioadă cînd „nici măcar nu am început să construim un şantier naval în Golful Mexic care ne-ar putea servi ca bază pentru operaţiuni”. De asemenea, era îngrijorat că Regatul Hawaii ar fi putut să ajungă în mîinile britanicilor sau japonezilor.

Viziunea curentului Jeune École, o şcoală de gîndire dezvoltată în Franţa, care se concentra în primul rînd asupra noţiunii de *guerre de course* sau război de cursă, era în opoziţie evidentă cu viziunile lui Mahan. În timp ce Mahan susţinea o strategie care avea ca ideal atotputernica Marină Regală Britanică, Jeune École

este în general considerată depreciativ drept „strategia celor slabi”[24]. Deşi nu este o descriere complet nelalocul ei, strategia nu era sub nici o formă tipică celor supuşi. Aşa cum fusese ea formulată iniţial, viziunea Jeune École preconiza atît un război total[25] avînd ca ţintă întregul ansamblu de resurse economice şi militare ale unei naţiuni – inclusiv „puterea ei maritimă copleşitoare” –, cît şi abrogarea legislaţiei internaţionale referitoare la transportul maritim neutru, contrabandă şi civili. Inspirată parţial de succesul corsarilor confederaţi din timpul Războiului Civil şi de potenţialul torpilei şi al submarinului, promotorii Jeune École[26] se fereau de confruntările flotelor cu nave importante – nave de război de cea mai mare clasă. Ei considerau că un număr mare de torpiloare poate fi de ajutor în eludarea blocadelor prin atacul navelor de război inamice şi poate duce războiul în sfera inamicului prin ruinarea activităţii sale comerciale. În plus, la costul unui singur vas de război puteau fi construite mai multe torpiloare, ce puteau fi direcţionate către o serie de porturi mai mici. Promotorii Jeune École erau minoritari chiar şi în rîndul marinei franceze şi nu au pledat niciodată pentru abandonul total al navelor capitale, pe care le vedeau ca o armă adecvată împotriva Italiei, a cărei forţă navală era mai mică şi al cărei comerţ extern modest o făcea mai puţin sensibilă la un război de cursă decît Marea Britanie. Rezultatele a trei conflicte navale relativ neaşteptate – Războiul Sino-Japonez din 1894-1895, Războiul Hispano-American (1898) şi Războiul Ruso-Japonez (1904-1905) – păreau să sprijine pledoaria lui Mahan în favoarea navelor capitale ca mijloc de a ţine inamicul nu doar „departe de porturile noastre, ci şi la mare distanţă de coastele noastre”[27]. Aceste conflicte au avut cîteva caracteristici comune: au fost scurte, au fost primele în care au fost implicate flotile de nave de război moderne, victoriile au fost unilaterale şi, mai important pentru soarta curentului Jeune École, nu au necesitat practic susţinerea unui război de cursă. Prin urmare, au avut un impact disproporţionat asupra evoluţiei strategiilor navale şi asupra modului cum au fost purtate cele

două războaie maritime majore din secolul XX.

Înfrîngerea suferită de chinezi în Primul Război al Opiului fusese emblematică pentru declinul general al autorităţii Dinastiei Qing, între anii 1850 şi 1873 China fiind nevoită să gestioneze patru revolte interne simultane în timpul cărora a trebuit să lupte şi împotriva britanicilor şi a francezilor într-un al Doilea Război al Opiului (1856-1860) şi să facă concesii suplimentare puterilor occidentale. Una dintre acestea a fost înfiinţarea de către consulii britanic, francez şi american a Oficiului Vamal Maritim[28] cu scopul de a colecta taxe de la comercianţii străini. Considerat cel mai corect departament al guvernului chinez, sub conducerea lui Robert Hart, între anii 1864 şi 1907, oficiul a adus un sfert din veniturile guvernului şi a iniţiat nenumărate îmbunătăţiri în ceea ce priveşte navigaţia în porturile tratatelor inegale (pînă în 1900 erau peste 40) şi pe fluviile importante. După înăbuşirea Revoltei din Taiping din 1864, China a decis să-şi modernizeze industria şi armata printr-o „mişcare de autoconsolidare”[29]. Printre reformele propuse s-a numărat şi înfiinţarea a patru baze navale regionale, cea mai importantă fiind Baza Navală Beiyang din Weihai, în peninsula Shandong. Cu toate acestea, progresele erau sporadice şi pînă şi cele mai promiţătoare eforturi erau zădărnicite de un anumit grad de corupţie care îi deruta pe observatorii străini.

Relaţiile Japoniei cu puterile occidentale au decurs mult mai lin. În 1869, japonezii au înfiinţat o academie navală şi, cu ajutorul Marii Britanii şi al Franţei, şi-au extins propria industrie de construcţii navale. În plus, au început să se extindă peste ocean, ocupînd pentru o scurtă perioadă Taiwanul[30] şi anexînd oficial insulele Ryukyu în 1879. Şi mai important a fost interesul Japoniei pentru Coreea, loc de întîlnire al ambiţiilor chineze, japoneze şi ruse. Regatul eremit al Coreei plătea tribut Chinei încă din 1637 şi relaţiile sale comerciale cu Japonia erau reglementate de un tratat din 1609. În 1875, Japonia a forţat guvernul să accepte tratatul „inegal” de la Kanghwa prin care Japoniei i se acordau privilegii comerciale, iar Coreea era recunoscută ca

naţiune suverană, într-un efort ostentativ de a înlătura influenţa chineză[31] din afacerile Coreei. Cu toate acestea, Coreea a fost convinsă de consilierii chinezi să încheie tratate cu Statele Unite şi marile puteri europene, în parte pentru a contracara influenţa japoneză.

În 1894, o răscoală a ţăranilor coreeni a determinat China şi Japonia să intervină. Crucişătoarele japoneze au scufundat două vase chineze[32] şi au capturat un al treilea în apropiere de Inchon, iar o săptămînă mai tîrziu Japonia a declarat război Chinei. Ulterior, flota chineză nu a mai navigat spre est mai departe de gurile fluviului Yalu[33], mii de soldaţi japonezi debarcînd fără să li se opună rezistenţă la Wonsan şi Pusan. În 17 septembrie, o escadră de crucişătoare japoneze a învins o flotilă chineză dezavantajată de o conducere slabă, instruirea neadecvată şi un armament inutil. La două luni după bătălia de pe fluviul Yalu, japonezii au cucerit porturile lipsite de apărare Dalian (la vremea aceea numit Darien) şi Port Arthur (Lüshunkou), iar mai tîrziu au cucerit Weihai şi, odată cu acesta, nava de război a Bazei Navale Beiyang. Potrivit Tratatului de la Shimonoseki, Japonia a obţinut Taiwanul (pe care l-a condus pînă la sfîrşitul celui de-al Doilea Război Mondial) şi peninsula Liaodong, în timp ce europenii au profitat de înfrîngerea neaşteptată a Chinei pentru a obţine concesii teritoriale suplimentare.

Originile Războiului Sino-Japonez se regăsesc în aceeaşi măsură în relaţiile Japoniei cu Rusia, precum şi în relaţiile Japoniei cu China. În vreme ce statele din vestul Europei au fost tentate de coastele Chinei la începutul Războaielor Opiului, succesele diplomatice ale Rusiei[34] s-au dovedit mai fertile, mai durabile şi mai destabilizatoare. Rusia fusese umilită în Războiul Crimeii şi nu a reuşit să se modernizeze într-un ritm comparabil cu cel al principalelor state europene, însă între 1858 şi 1864 imperiul a obţinut prin tratate 1,7 milioane de kilometri pătraţi de pămînt chinez – o suprafaţă de mărimea Alaskăi (pe care a vîndut-o Statelor Unite în 1867). Aceasta includea o parte din coasta Pacificului de la nord de Peninsula Coreeană, unde ruşii au

înfiinţat o bază navală în 1871, la Vladivostok. Eventualitatea unui conflict ruso-japonez era recunoscută, iar în primăvara lui 1895 ministrul rus responsabil cu Transsiberianul a remarcat că „ţinta principală a acţiunilor ostile ale Japoniei [împotriva Chinei] sîntem noi”[35], în timp ce, imediat după ratificarea Tratatului de la Shimonoseki, ministrul plenipotenţiar japonez în Rusia sublinia că „Rusia speră ca, în cele din urmă, să aducă sub influenţa ei întreaga suprafaţă care se întinde din nord-estul Manciuriei pînă la coasta de sud a acesteia”[36]. Dornică să dobîndească un port în apele calde ale Pacificului (Vladivostok era îngheţat cîteva luni pe an), Rusia a convins Japonia să retrocedeze Chinei peninsula Liaodong[37] în schimbul plăţii unor despăgubiri de război suplimentare. Trei ani mai tîrziu, ruşii au obţinut concesionarea pe 25 de ani a peninsulei şi dreptul de a extinde Transsiberianul[38] pînă la Dalian şi Port Arthur. Ostilităţile dintre Rusia şi Japonia erau acum iminente şi Japonia a alocat despăgubirile de război primite de la China creşterii de patru ori a flotei. Replica ţarului a fost pe măsură, acesta comandînd desfăşurarea în Pacific a unei flote cu 30% mai mari decît cea a Japoniei.

Răbdători, japonezii au rămas aliaţi de încredere ai puterilor occidentale. În timpul Răscoalei boxerilor din 1900-1901, ei au contribuit la ridicarea asediului asupra enclavei occidentale din Tianjin, iar în 1902 au semnat Alianţa anglo-japoneză care admitea că Japonia avea „anumite interese politice, comerciale şi industriale în Coreea”[39] şi că japonezilor le era permis „să ia măsuri care li s-ar fi părut indispensabile în vederea salvgardării acelor interese în cazul în care ar fi fost ameninţate fie de acţiuni agresive ale unei alte puteri, fie de eventualele tulburări ivite în China sau Coreea”. Ruşii profitaseră de Răscoala boxerilor pentru a trimite 100.000 de soldaţi în Manciuria, unde au şi rămas, ocupînd în 1903 portul coreean Yongamp’o aflat la sud de Yalu. Japonezii au solicitat negocieri şi, cînd acestea au eşuat, amiralul Tōgō Heihachirō a lansat un atac cu distrugătoare asupra Port Arthur[40] pe 8 februarie 1904 – cu două zile înainte de a se declara război oficial. Doar trei dintre cele 20 de torpile lansate de

japonezi şi-au lovit ţintele, însă ruşii nu au reuşit să riposteze. Şapte luni mai tîrziu, japonezii au interceptat flota rusă în timp ce încerca să se retragă spre Vladivostok, forţînd-o să se întoarcă în Port Arthur, unde a rămas pînă cînd armata japoneză a invadat baza, în ianuarie 1905.

Cu trei luni mai devreme, Escadra a Doua a Pacificului (numită anterior Flota Baltică) navigase spre Orientul Îndepărtat, sub conducerea viceamiralului Zinovi Petrovici Rojestvenski. Aceasta era o flotilă eterogenă formată din patru cuirasate noi şi trei vechi, şase crucişătoare, un crucişător blindat, patru distrugătoare şi peste 12 vase auxiliare. Călătoria de 18.000 de mile a fost îngreunată de informaţiile secrete greşite, care au condus la atacarea unor traulere englezeşti cu convingerea că erau distrugătoare japoneze, flotila fiind nevoită ulterior să ocolească Capul Bunei Speranţe pentru a evita să fie capturată de britanici în canalul Suez, şi de faptul că puterile europene au ezitat să le pună la dispoziţie staţiile de buncherare[41] ca să nu rişte să-şi piardă neutralitatea. După şapte luni de tranzit (inclusiv escale clandestine în Madagascarul Francez şi Indochina), pe 27 mai 1905, Rojestvenski a ajuns în Strîmtoarea Tsushima, unde a fost interceptat de flota condusă de amiralul Tōgō, formată din patru cuirasate, opt crucişătoare blindate, 21 de distrugătoare şi 44 de torpiloare. Luptînd în propriile ape teritoriale, cu o viteză, o instruire şi un moral superioare, japonezii au scufundat, au sabordat sau au capturat 34 de vase ruseşti, înregistrîndu-se aproape 5.000 de morţi şi 6.000 de prizonieri. Pierderile japonezilor în bătălia de la Tsushima[42] s-au ridicat la nu mai mult de 100 de marinari şi trei torpiloare. În conformitate cu prevederile Tratatului de la Portsmouth[43], mediat de Statele Unite, Rusia şi Japonia şi-au retras efectivele din Manciuria, însă Japoniei i s-a permis să concesioneze Peninsula Liaodong, preluînd controlul asupra Coreei, pe care a anexat-o oficial în 1910. Între timp, Japonia şi-a consolidat alianţa din 1902 cu Marea Britanie şi a recunoscut hegemonia Statelor Unite în Filipine, arhipelag cîştigat în 1898 în Războiul Hispano-American.

La sfîrşitul secolului al XIX-lea, imperiul colonial spaniol era în declin şi, ca urmare, frămîntările din Cuba şi celelalte colonii din Caraibe i-au determinat pe strategii americani să ia în calcul posibilitatea unui război cu Spania în Caraibe şi Filipine. În ianuarie 1898, preşedintele William McKinley a trimis cuirasatul USS *Maine* în Havana, fiind preocupat de apărarea intereselor americane în zonă. Două săptămîni mai tîrziu, o explozie a dus la scufundarea navei şi la moartea a 252 de membri ai echipajului. Căpitanul vasului i-a avertizat pe superiorii săi că „opinia publică nu ar trebui anunţată pînă cînd nu se vor obţine informaţii suplimentare”[44], însă o comisie de anchetă navală a constatat că explozia a fost provocată de o mină, deşi nu a reuşit „să obţină dovezile care să stabilească cine se făceau răspunzător de distrugerea navei *Maine*”. O investigaţie a spaniolilor a sugerat că o explozie internă a cauzat distrugerea navei, opinie susţinută şi de şeful Oficiului pentru Tehnologia Aburului al Marinei Statelor Unite. Aceste constatări au fost irelevante. Înflăcărat de presa şovină din perioada de înflorire a jurnalismului de tip tabloid, Congresul a ascultat opinia publică şi a declarat război Spaniei pe 25 aprilie. Americanii au instaurat o blocadă asupra Cubei, iar în iulie patru crucişătoare şi două torpiloare spaniole au fost scufundate în timp ce încercau să ajungă în Santiago.

În pofida distanţei mici dintre Cuba şi Statele Unite, Pacificul apărea mai ameninţător în calculele strategice ale americanilor şi, aşa cum îi scria Mahan secretarului adjunct al Marinei, Theodore Roosevelt, „avem şanse mai mari să întîmpinăm probleme pe această parte decît în Atlantic”[45] – adică nu din partea Spaniei, ci a Japoniei, ale cărei interese în Hawaii se suprapuneau cu cele ale Statelor Unite. La şase zile după declararea războiului împotriva Spaniei, comodorul George Dewey a condus spre Golful Manila şase crucişătoare cu cocă de oţel şi două canoniere ale flotei asiatice, care avea baza în China. Escadra slab întreţinută a Spaniei, formată din canoniere de lemn şi un mic crucişător, nu se putea măsura cu mai moderna flotă americană. Tirurile artileriei s-au dovedit foarte slabe[46] de

ambele părţi – mai puţin de 3% din cele aproape 6.000 de obuze lansate de navele conduse de Dewey şi-au lovit ţintele –, însă, după două ore, flota spaniolă era distrusă. În continuare, Dewey a instaurat o blocadă menţinută pînă în august în Golful Manila. În urma acestui război, Statele Unite ale Americii au devenit una dintre puterile cele mai importante din Pacific. Spania a cedat Filipine, Guam şi Insula Wake, iar Statele Unite şi-au anexat regatul Hawaii. Acest succes clar nu a făcut decît să sporească temerile legate de capacitatea marinei de a lupta într-un război pe două oceane. Călătoria de două luni a cuirasatului USS *Oregon* din San Francisco pînă în Florida prin Strîmtoarea Magellan a scos în evidenţă această problemă şi a reînnoit interesul pentru construirea unui canal prin America Centrală, la care s-au şi început lucrările în 1904.

Cursa înarmării navale pentru Primul Război Mondial

Chiar cînd Statele Unite şi Japonia se afirmau pe scena mondială, ordinea instaurată de *Pax Britannica* era pusă la încercare în Europa. Lupta prin toate mijloacele a companiilor de transport maritim de pasageri pentru controlul Atlanticului de Nord a început să reflecte, din anii 1890, o rivalitate mult mai accentuată între Marea Britanie şi Germania, o rivalitate născută ca urmare a unificării Germaniei în 1871. La puţin timp după Războaiele Napoleoniene, vicontele Castlereagh, secretar de stat însărcinat cu afacerile externe, a propus un proiect prin care puterea maritimă britanică devenea cel puţin egală cu cea a următoarelor două puteri maritime la un loc, iar pînă la finele secolului nici o altă naţiune nu a avut ambiţia sau mijloacele necesare să deturneze acest proiect. Totuşi, ritmul industriei navale britanice a încetinit considerabil după Războiul Franco-Prusac din 1870, în

parte pentru că nimeni nu se putea decide care dintre noile tehnologii şi modele meritau să fie adoptate. Premierul William Gladstone constata că „moda construirii navelor de război e la fel de schimbătoare ca moda pălăriilor de damă”[47]. Acestei perioade de nehotărîre i-a urmat o reînarmare energică odată cu adoptarea Naval Defence Act în 1889, care a dus la construirea în cinci ani a zece cuirasate, 34 de crucişătoare şi 18 torpiloare. Mai mult, această lege a oficializat „un standard ferm”[48], conform căruia Marina Regală trebuia să fie egală cu „flotele combinate a două puteri, dintre care una trebuia să fie Franţa”.

Cealaltă a fost considerată iniţial Rusia, însă Germania a apărut ca o ameninţare mai mare, datorită dezvoltării rapide a comerţului extern şi încercării de a obţine simultan potenţiale colonii peste ocean şi o flotă de clasă mondială. Programul german de construcţii navale s-a concentrat la început asupra torpiloarelor şi a canonierelor. La o trecere în revistă navală internaţională din 1887, Germania a fost reprezentată de escadra sa de torpiloare, aflată sub comanda căpitanului Alfred von Tirpitz[49]. După un tur efectuat în calitate de şef al Diviziei Est-Asiatice de Crucişătoare, în timpul căruia a înfiinţat baza navală germană din Qingdao, China, Tirpitz s-a întors în Germania ca secretar de stat al Reichsmarineamt (Ministerul Marinei Imperiale). În 1898, a asigurat adoptarea unei legi privind fondurile necesare pentru construirea a 19 cuirasate, opt nave de apărare a coastelor, 42 de crucişătoare mari şi mici şi o serie de alte vase. Folosindu-se de victoria americanilor împotriva Spaniei şi de posibilele ei consecinţe asupra intereselor germane în China, a insistat pentru adoptarea unei legi în favoarea dublării numărului de cuirasate. Deşi politica oficială era menită să detensioneze relaţiile cu Marea Britanie, suspectîndu-se că Germania se apropie de un potenţial conflict cu Franţa şi Rusia, Tirpitz era convins că „pentru Germania, cel mai periculos inamic este în prezent Marea Britanie. Este, de asemenea, inamicul din cauza căruia trebuie să luăm cel mai urgent măsuri cu privire la forţele navale ca factor decisiv al puterii politice... Trebuie să

construim o flotă care să poată fi desfăşurată la cel mai impresionant potenţial militar între Helgoland şi Tamisa. Situaţia militară în ceea ce priveşte Anglia ne obligă să avem un număr cît mai mare de cuirasate”[50]. Tirpitz nu credea că Germania poate construi o flotă destul de mare încît să învingă Marina Regală, însă, cum mare parte din flota britanică era detaşată în diverse părţi ale lumii, Germania poate crea o „flotă de risc”[51], adică o flotă destul de mare încît să reprezinte un pericol pentru britanici în apele lor teritoriale. Angajamentele de peste ocean, precum protejarea canalului Suez, pe care Italia şi Austro-Ungaria l-ar fi putut ameninţa într-un conflict ipotetic anglo-german, i-ar fi constrîns pe britanici să fie evazivi în negocierile cu germanii. Singura alternativă, pe care nici Tirpitz, nici altcineva nu a anticipat-o, era ca Marea Britanie fie să încheie alianţe inimaginabile, fie să continue construcţia de nave după standardul oficializat de Naval Defence Act. A făcut şi una, şi alta, reevaluîndu-şi suspiciunile legate de Franţa şi Rusia, cu care a semnat acorduri diplomatice în 1904, respectiv 1907, şi s-a lansat într-o campanie masivă de construire de nave începută cu un nou cuirasat revoluţionar.

Pînă la începutul secolului XX, navele capitale ale lumii erau dotate cu o varietate de tunuri de calibru mare. Cuirasatele din clasa *King Edward VII* (1901) aveau montate patru tunuri de calibru 12 ţoli (30,5 cm), patru tunuri de calibru 9,2 ţoli (23,4 cm) şi zece tunuri de calibru 6 ţoli (15,2 cm), iar cele din clasa *Lord Nelson* erau dotate cu două tunuri de calibru 12 ţoli şi zece de calibru 9,2 ţoli. La acel moment, arhitecţii navali începuseră să se gîndească la nave dotate numai cu tunuri de calibru mare – puternic armate şi blindate şi foarte rapide. Cu o astfel de navă, căpitanul putea decide cînd să lanseze atacul şi la ce distanţă, ofiţerul de artilerie putea estima cu mai multă uşurinţă precizia canonadei (din moment ce toate obuzele erau trase din tunuri de acelaşi calibru), iar arsenalul de obuze era mai omogen. Proiectantul italian Vittorio Cuniberti a publicat schiţa unui astfel de vas în 1903, iar americanii au proiectat USS *Michigan* şi *South*

Carolina, care erau dotate cu opt tunuri de calibru 12 ţoli, montate în patru turele pe axă longitudinală. Însă cele mai mari progrese au fost făcute de Marina Regală sub conducerea Primului Lord al Amiralităţii Jackie Fisher, care a supervizat planurile pentru o navă cu zece tunuri de calibru 12 ţoli montate în cinci turele, acţionate de turbine cu abur, cu pereţi despărţitori etanşi şi cuirasă de 11 ţoli (27,9 centimetri) pentru protecţia împotriva torpilelor. Numit rapid *Dreadnought*, avea şi armament uşor format din 18 tunuri cu obuze de 5,44 kg destinate uzului împotriva torpiloarelor. Fisher voia nave rapide, cu putere mare de atac pentru flota lui şi a deschis un nou drum în domeniu. În mod obişnuit, o navă capitală era construită în 33 de luni, însă proiectarea HMS *Dreadnought* a început pe 2 octombrie 1905, lucrările au început pe 9 februarie 1906 şi nava a ieşit în larg pe 3 octombrie 1906.

Dacă promotorii navei cu tunuri de calibru mare erau optimişti crezînd că *Dreadnought* avea să aducă Marii Britanii un avans insurmontabil ca lider în construcţia şi proiectarea navală, alţii greşeau considerînd că Marea Britanie ar fi putut evita o cursă a înarmării dacă nu construia o astfel de navă. Ambele tabere ignorau tendinţa generală de dezvoltare a unor astfel de vase. Germania a răspuns provocării lansate de Marea Britanie comandînd patru nave din clasă *Nassau*, cu 12 tunuri de calibru 11,3 ţoli (28,7 cm), iar în 1907 Italia a proiectat nava *Dante Alighieri* după planurile lui Cuniberti, prima navă cu turele cu trei tunuri. Nu poate fi ignorată nici susţinerea populistă. La un an de la înfiinţarea sa în 1898 (cu un sprijin important din partea Reichsmarine), Uniunea Flotei Germane (*Flottenverein*)[52] includea 240.000 de membri, cu mult peste ligile de acelaşi tip din alte ţări, oferind un important sprijin financiar bugetului naval al lui Tirpitz. Marina Regală avea o tradiţie mult mai veche în Marea Britanie, însă publicul a înţeles potenţialul pericol reprezentat de puterea navală germană abia odată cu publicarea romanului de spionaj *Enigma nisipurilor* al lui Erskine Childer (1903), care postula o invazie amfibie germană lansată din insulele frizone, a

cărei plauzibilitate era susţinută de experienţa directă a autorului, care navigase cu o ambarcaţiune mică pe coasta Germaniei. Childers nu era departe de adevăr, din moment ce Statul-Major German[53] făcea planuri pentru o astfel de invazie încă din 1897.

Dincolo de Atlantic, Marina Militară Americană era îngrijorată de dubla ameninţare a Germaniei şi Japoniei şi de dificultăţile coordonării flotelor pe două oceane. Germanii nu făcuseră nici un efort pentru a-şi disimula interesul pentru America de Sud şi Caraibe, iar un studiu al Naval War College avertiza că atunci cînd „programul accelerat [de construcţie de nave] al Germaniei se va fi încheiat, ne vor depăşi ca putere maritimă. Germania va fi pregătită atunci să ne înfrunte cu privire la Doctrina Monroe”[54], prin care Statele Unite se opunea amestecului european în Americi. Una dintre soluţii era ca Statele Unite să-şi sporească efectivele din Caraibe, motiv pentru care preşedintele american Theodore Roosevelt a susţinut o revoltă a statului Panama împotriva Columbiei, i-a recunoscut independenţa şi a negociat cu noul guvern construirea unui canal din Colón în Panama. După zece ani de lucrări, cînd a fost inaugurat în august 1914, canalul Panama[55] scurta distanţa dintre San Francisco şi New York de la peste 13.000 de mile la mai puţin de 5.300 de mile.

În timp ce ameninţarea germană era apreciată pe baza dezvoltării viitoare a flotei, Japonia era un pericol iminent. Alianţa Anglo-Japoneză le permisese britanicilor să-şi retragă navele de război din Asia de Est cu condiţia ca japonezii să le apere interesele. În războaiele lor cu China şi Rusia, japonezii îşi demonstraseră abilităţile maritime aşa cum americanii nu o făcuseră niciodată, astfel că Roosevelt a găzduit negocierile pentru tratatul ruso-japonez la Portsmouth în parte pentru a evalua potenţialul nipon. Decizia sa de a trimite Marea Flotă Albă, formată din 16 cuirasate, într-o călătorie în jurul lumii în 1907 era gîndită ca o demonstraţie a fermităţii şi abilităţilor de luptă navală americane. Relaţiile cu Japonia erau deteriorate şi de animozităţile rasiale nemascate, revoltele antijaponeze din

California conducînd la încheierea în 1907 a unui pact cavaleresc, care limita emigrarea cetăţenilor japonezi în Statele Unite.

În timp ce cursa înarmării navale a alimentat atmosfera de neîncredere care a condus la declanşarea Primului Război Mondial în iulie 1914, operaţiunile navale au luat o întorsătură la care nimeni nu se aştepta. Prin crearea unei puternice flote militare, Germania a reuşit să forţeze Marea Britanie să-şi concentreze forţele în apele sale teritoriale, aşa cum plănuise, însă a trebuit la rîndul ei să-şi cheme escadra din Orientul Îndepărtat, de la Qingdao. După ce a învins o escadră de nave britanice mai vechi în apele din apropierea oraşului Coronel, în Chile, britanicii aproape că au distrus-o în bătălia din Insulele Falkland. Deşi *Hochseeflotte* era prea puternică pentru ca Marina Regală să o ignore, totuşi era prea slabă pentru ca înaltul comandament german să rişte o bătălie. În afară de cîteva atacuri „precipitate" ale porturilor britanice din Marea Nordului în 1914 şi 1915, singura operaţiune navală importantă, în care au fost implicate aproximativ 150 de nave britanice şi 100 germane, a fost Bătălia Iutlandei[56], din 31 mai 1916, ale cărei desfăşurare şi rezultate au fost subiectul a nenumărate dezbateri încă de la încheierea ei. Deşi britanicii au pierdut şase crucişătoare de linie şi blindate, iar germanii doar două, primii şi-au menţinut superioritatea numerică, *Hochseeflotte* rămînînd în port pînă la terminarea războiului.

Mult mai distrugătoare a fost lupta submarinelor şi corsarilor germani împotriva flotei comerciale a Aliaţilor. Cinci crucişătoare ale marinei germane şi cîteva crucişătoare comerciale armate – nave de pasageri şi cargoboturi dotate cu tunuri şi avînd documente false – au capturat şi au scufundat împreună 620.000 de tone de încărcătură a Aliaţilor, distrăgînd navele acestora de la alte misiuni. 75 de vase au fost implicate în urmărirea crucişătorului german *Emden* pînă la scufundarea sa în noiembrie 1914, iar în primăvara lui 1917 54 de nave au fost trimise în căutarea cargobotului *Wolf*, care a reuşit totuşi să ajungă în Germania după o călătorie de 15 luni. Cu toate acestea,

pînă şi în Ţările Aliate, comandanţii corsarilor germani[57] erau adesea consideraţi galanţi. După război, Felix Graf von Luckner a devenit o celebritate internaţională pentru isprăvile sale în calitate de comandant al vasului cu trei catarge *Seeadler*, singurul vas cu pînze folosit în acest scop, cu care a capturat 16 nave fără pierderi de vieţi omeneşti de nici o parte.

Dezvoltarea submarinului

Cea mai serioasă ameninţare pentru Marea Britanie erau atacurile nestăvilite ale submarinelor împotriva navelor comerciale care trebuiau să ajungă în Anglia. Ideea unui vas submarin se vehicula de sute de ani – Leonardo da Vinci desenase o schiţă în 1500. Un submarin primitiv numit *Turtle* fusese folosit în portul New York în timpul Revoluţiei Americane, însă fără rezultate notabile; în 1801, Robert Fulton a construit unul pe care a încercat să îl vîndă guvernelor francez şi britanic; iar în timpul Războiului Civil American, submarinul *H.L. Hunley* a scufundat goeleta cu elice USS *Housatonic* în portul Charleston. Arma submarinului *Hunley*, propulsat printr-o elice acţionată de manivele, era o torpilă pe scondru, o încărcătură explozivă plasată la capătul unei prăjini lungi şi detonată cînd era înfiptă în coca unui vas. Faptul că *Hunley* şi alte submersibile trebuiau să intre în contact direct cu ţintele lor pentru a-şi plasa torpilele (ceea ce astăzi numim mine) limita utilitatea lor. Vremea succesului submersibilelor avea să vină odată cu inventarea unui submarin mai practic şi mai sigur, precum şi a unei torpile autopropulsate.

Cea din urmă a fost inventată prima, de Robert Whitehead, un inginer britanic din Trieste, a cărui „torpilă autopropulsată”[58] din 1866 se deplasa la o distanţă de 185 de metri cu o viteză de şapte noduri. Potenţialul torpilelor ca mijloc ieftin de a scufunda chiar şi cuirasate blindate era evident, aşa că majoritatea flotelor au

cumpărat de la Whitehead dreptul de a le fabrica. Crearea torpilei a condus rapid la crearea torpiloarelor şi a distrugătoarelor de torpiloare. Primele erau mai mici şi mai rapide decît cuirasatele şi crucişătoarele, care reprezentau ţinta lor preferată, şi erau dificil de lovit cu tunuri proiectate pentru lupta împotriva navelor mari de suprafaţă. Distrugătoarele de torpiloare erau proiectate pentru protejarea navelor mari de această nouă ameninţare. În timp, navele de toate mărimile aveau să fie dotate cu torpile, iar în secolul XX distrugătoarele aveau să constituie principala apărare contra torpilorului absolut, submarinul.

În secolul al XIX-lea, cel mai mult au lucrat la proiectarea submarinului cîţiva inventatori privaţi, în principal învăţătorul irlandezo-american John P. Holland şi reverendul englez George Garrett, care mai tîrziu a colaborat cu producătorul de arme suedez Thorsten Nordenfelt[59]. Marina franceză a manifestat un oarecare interes oficial pentru submarine şi a comandat modelul experimental *Plongeur* în 1863. Douăzeci de ani mai tîrziu, Dupuy de Lôme scria: „Vom relua studiul submarinului şi vom pune capăt conflictului dintre torpilor şi cuirasat eliminîndu-le pe amîndouă”[60]. Francezii au mai lansat cîteva submarine înainte de 1900, cel mai promiţător folosind baterii pentru propulsia subacvatică şi un motor cu abur cînd naviga la suprafaţa apei, configuraţie identică cu a celei de-a şasea – şi ultima – creaţii eponime a lui Holland.

„Predecesorul tuturor submarinelor moderne”[61], după cum l-a descris marinarul şi istoricul britanic Richard Compton-Hall, *Holland* a fost proiectat „în întregime aproximativ similar cu submarinele de astăzi [cele din anii 1980], cu scheletul, bordajul şi poziţionările generale care... nu ar fi nelalocul lor în nici un birou de proiectare navală din zilele noastre”. Armamentul său principal consta în trei torpile de calibru 18 ţoli (45,7 cm), lansate dintr-un singur tub lanstorpilă la pro vă. În calitate de secretar adjunct al Marinei, Theodore Roosevelt a pledat pentru achiziţionarea acestui vas, iar în 1900 submarinul a fost inaugurat cu numele USS *Holland*. Marina a mai comandat şase

submarine de acest fel, iar în 1905 preşedintele Roosevelt s-a alăturat echipajului de la bordul submarinului USS *Plunger* pentru o scufundare în estuarul Long Island. „Am participat la scufundare", scria el, „în principal pentru că nu mi-ar fi plăcut ca ofiţerii şi ceilalţi bărbaţi înrolaţi să creadă că voiam ca ei să încerce ceva ce eu însumi ezitam să încerc. Cred că se pot face multe lucruri cu aceste submarine, deşi există întotdeauna pericolul ca oamenii să se lase duşi de val în ideea că pot fi folosite în mai multe feluri decît este posibil în realitate"[62]. Viziunea lui Dupuy de Lôme a fost mai profetică, însă a lui Roosevelt a avut mai multă influenţă.

În timpul Primului Război Mondial, torpilele, submarinele şi minele au subminat blocada apropiată a coastei germane plănuită înainte de război de britanici, aşa că Amiralitatea a optat pentru o blocadă de la distanţă. Marea Flotă supraveghea incursiunile dinspre nord spre ţărmul Mării Nordului din Insulele Orcade şi pînă în Norvegia, în timp ce alte unităţi patrulau în Canalul Mînecii. În noiembrie 1914, Marea Britanie a declarat Marea Nordului zonă de război. Trei luni mai tîrziu, Germania a adoptat o strategie care prevedea lipsa oricărei restricţii în războiul submarin din apele din jurul Marii Britanii, în care atît vasele franceze şi britanice, cît şi cele neutre puteau fi atacate oricînd. Printre susţinătorii pe care i-a cîştigat această strategie se afla însuşi apărătorul ideii de acţiune decisivă a flotei, Tirpitz, care scrisese cu o lună mai devreme: „Avînd în vedere importanţa extraordinară a împiedicării activităţilor comerciale, mai ales a celor de aprovizionare cu alimente a vestului Angliei, pot promite că vom înregistra un succes total într-un război al crucişătoarelor"[63]. Ironia a fost dublă. Cursa înarmării navale care înveninase relaţiile dintre marile puteri era un mijloc scump şi ineficient de a purta efectiv un război naval, povara sa căzînd tot mai mult în sarcina vaselor mai mici şi mai puţin spectaculoase – inclusiv nave comerciale transformate, traulere (folosite ca puitoare de mine şi dragoare) şi submarine. Însă în septembrie 1914 Germania avea doar 37 de submarine, mai puţin

de jumătate ca Marina Regală.

Odată cu adoptarea războiului submarin nerestricţionat, pierderile navelor comerciale ale Aliaţilor s-au dublat[64], de la o medie lunară de 61.000 de tone de marfă între primele şase luni de război şi mijlocul anului 1915. Nici „zona de război" declarată de Marea Britanie, nici „zona militară" proclamată de Germania nu erau legale din punctul de vedere al legislaţiei internaţionale privind blocadele. În primele două articole ale Declaraţiei de la Londra (1909) era specificat că „o blocadă nu poate fi extinsă mai departe de porturile şi coastele aparţinînd ori ocupate de inamic"[65]; în plus, în conformitate cu Declaraţia de la Paris din 1856, „pentru a fi obligatorii, blocadele trebuie să fie eficiente, adică instituite de o forţă capabilă să împiedice accesul la coasta inamicului". Totuşi, strategia germană a stîrnit o opoziţie puternică, deoarece era dependentă de utilizarea submarinelor, cărora le lipseau efectivele pentru a trimite echipaje la bordul navelor inamice, care nu aveau şanse prea mari de supravieţuire în cazul unui conflict armat, la suprafaţă, cu o navă comercială blindată şi ai căror comandanţi nu aveau altă opţiune decît să scufunde prada şi, tot mai des, să facă asta fără avertisment. Scufundarea, în mai 1915, a pachebotului *Lusitania*, în care şi-au pierdut viaţa 128 de cetăţeni americani, ameninţa să atragă în război şi Statele Unite, astfel că Germania a hotărît, după îndelungi dezbateri, să renunţe la războiul submarin nerestricţionat în septembrie.

Încheierea campaniei subacvatice din jurul Insulelor Britanice a permis submarinelor germane să se mute în apele Mării Mediterane, trupele britanice, australiene şi neozeelandeze fiind în misiune în Gallipoli[66]. Turcia s-ar fi aliat cu Germania oricum, însă această intenţie a devenit o certitudine cînd Marina Regală a rechiziţionat două cuirasate otomane care se construiau în şantierele britanice. Turcia a semnat un tratat secret cu Germania în aceeaşi zi. Campania din Gallipoli promovată de Winston Churchill avea drept scop să abată forţele turceşti de la cîmpurile petrolifere din Mesopotamia şi canalul Suez, să deschidă un al

doilea front pentru a micşora presiunea pe care Rusia o resimţea în Caucaz, să demonstreze sprijinul Aliaţilor pentru Serbia şi să pregătească un atac împotriva Istanbulului. Churchill a crezut în primă instanţă că Strîmtoarea Dardanele putea fi forţată chiar şi numai cu ajutorul marinei, însă în martie 1915, cînd au fost scufundate trei cuirasate şi altele trei au fost grav avariate, s-a decis trimiterea de trupe terestre în partea de vest a Peninsulei Gallipoli. Această operaţiune s-a soldat cu pierderi considerabile şi, după aproape nouă luni în care trupele au fost mai mult sau mai puţin izolate pe plaje, acestea au fost retrase. Între timp, eşecul desăvîrşit al expediţiei l-a obligat pe Jackie Fisher să demisioneze din funcţia de prim lord al marinei, Churchill fiind şi el înlăturat din funcţia de prim lord al amiralităţii.

La sfîrşitul lui 1916, mulţi germani credeau că o reluare a războiului submarin nerestricţionat ar fi putut sili Marea Britanie să capituleze pînă în toamna lui 1917. În calculul acesta era inclusă şi posibilitatea ca Statele Unite să intre în război alături de Aliaţi, însă contribuţia lor ar fi fost prea tardivă pentru a conta. Războiul nerestricţionat a fost reluat pe 1 februarie, cînd în apele mediteraneene şi baltice se aflau 120 de submarine germane operaţionale. În primele trei luni, submarinele germane au scufundat peste două milioane de tone de marfă, din care aproape două treimi erau de provenienţă britanică, iar germanii au pierdut doar nouă submarine. Marina Britanică purta o parte din vină pentru că a preferat vînarea submarinelor în defavoarea protejării navelor comerciale prin implementarea unui sistem de convoaie. Deşi britanicii aveau peste 300 de distrugătoare, acestea nu erau potrivite pentru un sistem eficient de navigare în convoaie, iar singurul sprijin putea veni din partea Statelor Unite. Desemnat ofiţer de legătură la Londra imediat după ce Statele Unite au intrat în război în aprilie 1917, contraamiralul William S. Sims era un susţinător înflăcărat al convoaielor. Cînd doar şase distrugătoare au ajuns în Queenstown (Cobh, Irlanda), a transmis la Washington: „Trimiteţi cît mai multe efective cît mai curînd”[67]. La o săptămînă după ce americanii au ajuns în Queenstown,

primul convoi britanic a plecat din Gibraltar şi, potrivit unui studiu al Marinei Regale de după război, a fost „un succes absolut, iar din acel moment se poate spune că ameninţarea submarinelor a fost înlăturată”[68]. Cu un personal naval încă profund influenţat de principiile lui Mahan referitoare la puterea maritimă, Marina Americană era iniţial la fel de reticentă în privinţa convoaielor ca şi britanicii, însă s-a renunţat la construirea de noi nave capitale în favoarea antisubmarinelor, peste 400 de vînători de submarine[69] de toate tipurile fiind daţi în folosinţă pînă la sfîrşitul războiului. Toate acestea au asigurat protecţia corespunzătoare a convoaielor transatlantice cu provizii esenţiale pentru efortul de război britanic.

Tratatele interbelice

Conform armistiţiului semnat pe 11 noiembrie 1918, cea mai mare parte a flotei germane a fost retrasă, urmînd ca o hotărîre finală să fie luată la Versailles. Zece zile mai tîrziu, 70 de nave, inclusiv nouă *dreadnought*-uri şi cinci crucişătoare de linie, au navigat spre ancorajul Marii Flote Germane din Insulele Orcade, la Scapa Flow. Copleşit de această capitulare umilitoare şi nedorind să vadă flota împărţită între duşmanii de odinioară ai Germaniei, amiralul Ludwig von Reuter a ordonat oamenilor săi să sabordeze navele în data de 21 iunie 1919. Au fost scufundate 52 de nave, printre care zece cuirasate şi zece crucişătoare de linie. Însă, chiar dacă sabordarea flotei germane a fost stînjenitoare pentru trupele aliate, mulţi au răsuflat uşuraţi, deoarece acest eveniment a rezolvat rapid problema legată de modul cum urmau să fie împărţite navele între învingători. Statele Unite vedeau orice împărţire a navelor Puterilor Centrale drept inerent destabilizatoare, mai ales pentru că Marina Regală deţinea deja 43 de nave capitale, cu una mai mult decît aveau împreună Statele Unite, Japonia, Franţa şi Italia. Mai mult,

preşedintele american Woodrow Wilson a propus o reducere a armamentului naţional „la nivelul cel mai scăzut care poate asigura securitatea internă”[70], ideea sa aflîndu-se la baza articolului 8 din Pactul Societăţii Naţiunilor.

Statele Unite nu au reuşit să ratifice Tratatul de la Versailles ori să se alăture Societăţii Naţiunilor, dar au convocat primul dintre cele trei congrese privind limitarea armelor navale menite să ţină sub control cele mai importante puteri maritime ale lumii. Mulţi membri ai Marinei Statelor Unite considerau în continuare Marea Britanie o potenţială ameninţare la adresa intereselor americane şi a stabilităţii internaţionale, drept care americanii au încercat să ajungă alături de britanici în fruntea clasamentului flotelor lumii. În acelaşi timp, britanicii rămîneau circumspecţi în privinţa francezilor, care voiau să-şi păstreze submarinele şi crucişătoarele. Americanii şi japonezii se suspectau reciproc[71], aşa cum făcuseră încă de la sfîrşitul Războiului Ruso-Japonez. Încă dinainte de Primul Război Mondial japonezii începuseră să se gîndească la o modalitate prin care să înfrunte flota americană, în timp ce americanii dezvoltau Planul Portocaliu de Război în replică la o eventuală preluare a controlului în Insulele Filipine, spre care se trecea prin Insulele Marshall, Micronezia şi Insulele Caroline, unde Japonia poseda acum insulele deţinute anterior de Germania, ca teritorii sub mandat. Într-un memorandum adresat preşedintelui Wilson în 1919, contraamiralul William S. Benson afirma hotărît: „Japonia nu are alt rival în Pacific în afara Statelor Unite. Orice navă construită sau cumpărată de Japonia poate avea ca scop doar înfruntarea forţelor navale americane din Pacific”[72].

Tratatul Naval de la Washington din 1922 a stabilit raportul tonajului total al navelor capitale[73] pentru Marea Britanie, Statele Unite, Japonia, Franţa şi Italia în limitele proporţiei 5:5:3:1:1, Marii Britanii şi Statelor Unite fiindu-le permise cîte 525.000 de tone în nave capitale. Statelor Unite şi Japoniei li s-a permis să transforme două crucişătoare de linie, aflate deja în construcţie, în portavioane, tratatul limitînd în plus şi mărimea noilor

portavioane. Inechităţile distribuirii puterii au stîrnit indignarea naţionalistă, mai ales în Japonia, care declarase război Germaniei în august 1914, cu aproape trei ani mai devreme decît Statele Unite. Americanii au inclus printre condiţiile semnării tratatului şi repudierea alianţei anglo-japoneze din 1902, căci, aşa cum scria autorul memorandumului care i-a ghidat pe negociatorii americani, ei doreau să lase „înţeleapta administrare a puterii maritime în mîinile unui neam anglo-saxon imparţial”74. Nici Germania, nici Rusia (pe atunci implicată într-un război civil) nu au fost reprezentate la discuţii.

Conferinţa Navală de la Londra din 1930 a reconfirmat proporţia 5:5:3 în construirea navelor de război (Italia şi Franţa au refuzat să semneze) şi a oferit definiţii exacte şi limite de tonaj pentru crucişătoare, distrugătoare şi submarine, aspecte ignorate în Tratatul de la Washington. Japoniei i s-a limitat tonajul total al crucişătoarelor şi distrugătoarelor la aproximativ două treimi din cel al Statelor Unite sau al Marii Britanii. Paritate exista doar în cazul submarinelor. Patru ani mai tîrziu, Japonia a repudiat tratatele de la Washington şi Londra. De rău augur, Tratatul Naval de la Londra din 1935, încheiat între Marea Britanie şi Germania, i-a permis celei din urmă să construiască o flotă, chiar dacă tonajul total nu putea depăşi 35% din tonajul flotelor Comunităţii Naţiunilor.

Probabil cel mai notabil aspect al acestor negocieri şi esenţa strategiei navale din perioada interbelică a fost refuzul de a recunoaşte realităţile Primului Război Mondial. În memorandumul său adresat preşedintelui Wilson, Benson recomandase aruncarea la fier vechi a submarinelor germane şi austriece:

> Nu doar aceste submarine ar trebui distruse, ci toate submarinele din lume, iar deţinerea vreunuia în viitor trebuie interzisă oricărei Puteri. Nu sînt deloc folositoare pe timp de pace. Pe timp de război sînt inferioare navelor de suprafaţă, cu excepţia faptului că pot ataca în mod perfid navele comerciale. În acest război, 99% dintre atacurile submarinelor au fost atacuri ilegale asupra navelor comerciale. Lumea civilizată impune ca războiul naval să fie ridicat la un nivel mai înalt şi limitat la vasele combatante75.

Aceste opinii ilustrau cele mai deşarte iluzii, însă reflectau nu doar repulsia faţă de campania de război submarin nerestricţionat a Germaniei, ci şi influenţa lui Mahan, care murise în 1914. În *The Influence of Sea Power*, Mahan recunoscuse că „flotele cu abur nu au scris istorie într-o măsură în care să poată fi considerate fundamentale prin prisma învăţămintelor”[76], însă acoliţii săi nu au reuşit să înveţe nimic din lecţiile evidente pe care campaniile submarinelor le-au transmis. Oricît de tulburătoare au fost consecinţele, ipoteza Jeune École privind abrogarea legilor internaţionale în cazul unui război absolut fusese corectă. Totuşi, la fel ca şi înainte de război, majoritatea ofiţerilor navali din întreaga lume considerau în continuare navele capitale etalonul măsurării puterii navale, concepîndu-şi strategiile în concordanţă cu acesta. Strategii americani au retrogradat submarinele la rolul de cercetaşi pentru flota ţării, iar dacă submarinele alocate flotei „inamice” îndrăzneau să atace, erau aspru pedepsite. Reflectînd asupra gîndirii strategilor interbelici, comandantul de submarin şi istoricul naval Edward L. Beach scria mai tîrziu: „Minţile oamenilor de la conducere nu erau în armonie cu schimbările aduse de progresul tehnologic. Afirmaţiile aproape mistice ale lui Mahan luaseră locul realităţii în gîndirea unor oameni care chiar nu înţelegeau, dar cărora le era comod să nu înţeleagă”[77].

Pe lîngă omologii din alte marine şi marinarii de pe propriile submersibile, „clubul tunarilor” a fost nevoit să se confrunte cu un fenomen şi mai nou şi mai puţin înţeles, aviaţia navală. În 1910, la doar şapte ani de la demonstraţia de zbor cu pasageri la bord a fraţilor Wright, un pilot a decolat de pe puntea crucişătorului ancorat USS *Birmingham*. În august 1917, un pilot a aterizat pe puntea crucişătorului de linie şi portavionului HMS *Furious* în timp ce acesta era în mişcare, iar în anul următor *Furious* a lansat şapte avioane într-un raid încununat cu succes asupra unei baze de dirijabile germane. Japonezii au dat în funcţiune în 1921 primul portavion special construit din lume, *Hosho*, pînă în 1930 existînd 11 portavioane în stare de funcţiune

pe tot globul. La fel ca în cazul submarinelor, strategii au privit portavioanele ca pe nişte nave auxiliare. Potenţialul lor a devenit evident odată cu progresele înregistrate în domeniul radiocomunicaţiilor şi cu creşterea razei operaţionale şi a încărcăturii utile.

Al Doilea Război Mondial

În 1939, cînd a început al Doilea Război Mondial, ofiţerii-amirali din toată lumea aveau aceeaşi îngrijorare: numărul de cuirasate pe care le aveau la dispoziţie era inadecvat. Lipsa navelor era o realitate, iar războiul ar fi necesitat flote cu o structură complet diferită de cea pe care o contemplau strategii chiar şi în 1941. În timpul războiului, doctrina navală era dominată de cuirasate, însă rezultatul celui de-al Doilea Război Mondial a depins de portavioane, submarine, distrugătoare, escorte de convoaie, cargoboturi şi vase de debarcare, al căror număr necesar era cu mult sub totalul disponibil şi departe de cît îşi putea imagina cineva că s-ar fi putut construi. Soarta celor mai mari cuirasate din lume, *Yamato* şi *Musashi*, ilustrează diferenţa imensă dintre aşteptări şi experienţa propriu-zisă. Susţinătorii portavioanelor au primit aceste nave cu scepticism la sfîrşitul anilor 1930, amiralul Isoroku Yamamoto spunîndu-i chiar unuia dintre proiectanţii vaselor: „Mă tem că veţi rămîne fără serviciu foarte curînd. De acum încolo, avioanele vor fi cele mai importante în marină, iar navele mari şi tunurile de calibru mare vor deveni depăşite”[78]. Se spune că, pe cînd se pregăteau pentru ultima misiune a navei *Yamato*, în aprilie 1945, subofiţerii de la bord ar fi zis în rîs că „cele mai mari trei absurdităţi din lume, exemple desăvîrşite de inutilitate, sînt Marele Zid Chinezesc, piramidele şi *Yamato*”. Cuirasatul nu a participat la prea multe operaţiuni înainte de Bătălia din Golful Leyte din octombrie 1944, dar schimbările aduse armamentului său reflectau modificarea

balanţei de putere în conflictele navale. Iniţial dat în funcţiune cu 24 de tunuri antiaeriene, pînă în 1945 avea deja la bord 152 de astfel de tunuri, iar tunurile sale principale de calibru 460 mm (18,1 ţoli), cele mai mari montate vreodată pe o navă, lansau „proiectile antiaeriene incendiare”[79]. Nici măcar acestea nu erau de ajuns ca să îl salveze. În timp ce călătorea spre Okinawa, pe 7 aprilie, a fost atacat şi scufundat de aproape 300 de avioane-portavion[80], iar 2.500 de oameni au murit.

Potenţialul avioanelor-portavion în operaţiunile ofensive împotriva navelor capitale s-a văzut prima dată în timpul atacului britanicilor din noiembrie 1940 asupra oraşului Tarent, cînd avioanele-portavion britanice de la bordul HMS *Furious* au distrus un cuirasat italian şi au avariat altele două, scoţîndu-le din funcţiune pentru şase luni. Yamamoto a fost convins probabil de un studiu asupra operaţiunii Tarent[81] să încerce un atac preventiv asupra bazei americane din Hawaii. Chiar înainte ca operaţiunea Tarent să demonstreze fezabilitatea unui astfel de atac pe timp de război, se ajunsese la aceeaşi concluzie în 1938, în urma unui exerciţiu al flotei americane; un raport din anul următor avertiza asupra posibilităţii ca japonezii să „atace unităţile principale ale flotei fără avertisment ori… să blocheze flota în Pearl Harbor”[82]. În 1940, preşedintele Franklin D. Roosevelt a desemnat Pearl Harbor ca port de armare pentru flota din Pacific a Marinei Americane, într-un efort modest de a contracara atacurile japonezilor de aici. Relaţiile tensionate dintre cele două ţări au ajuns într-un punct-limită cînd Statele Unite au interzis exportul de petrol către Japonia în vara anului următor. Şi totuşi, în ciuda avertizărilor oficiale, a experienţei din aplicaţiile de luptă, a înrăutăţirii relaţiilor diplomatice şi a cunoaşterii faptului că Japonia începuse războaiele sino-japonez şi ruso-japonez prin atacuri-surpriză, pregătirile din Hawaii pentru un atac preventiv au fost nejustificat de slabe.

Războiul portavioanelor

Pe 7 decembrie 1941, o flotă japoneză formată din 33 de nave şi aflată sub conducerea amiralului Chuichi Nagumo a lansat două atacuri cu bombardiere de mare altitudine, bombardiere în picaj, avioane-torpiloare şi avioane de vînătoare, plecînd dintr-o locaţie situată la aproximativ 220 de mile la nord de Oahu. Ţinta principală a atacului a fost „Aleea Cuirasatelor" din Pearl Harbor, două dintre cele şapte cuirasate ancorate aici fiind distruse complet. Norocul a fost că nici unul dintre portavioanele Marinei Americane nu se afla în Pearl Harbor în acel moment; USS *Enterprise* şi *Lexington* transportau avioane spre Insula Wake, situată la 2.300 de mile sud-vest de Pearl Harbor[83], respectiv spre atolul Midway, aflat la extremitatea arhipelagului Hawaii, la 1.300 de mile nord-vest de baza americană. Concomitent cu atacul asupra Pearl Harbor, japonezii au lansat atacuri-surpriză şi asupra bazelor americane din Insulele Filipine, Hong Kong şi Singapore, iar pe 10 decembrie, bombardiere şi avioane-torpiloare cu baza în Indochina au scufundat navele capitale ale Marinei Regale *Prince of Wales* şi *Repulse*, în apropierea Peninsulei Malacca.

Deşi atît amiralii japonezi, cît şi cei americani foloseau cuirasatele ca nave-amiral, grupurile operative de portavioane erau în centrul celor mai importante operaţiuni navale din Războiul din Pacific. În Bătălia din Marea Filipinelor din iunie 1944, de exemplu, Task Force 58 era format din patru grupuri de portavioane aflate la aproximativ 15 mile unul de altul. Fiecare grup era alcătuit din trei sau patru portavioane încercuite de trei-cinci crucişătoare şi 12-14 distrugătoare cu scopul de a avertiza din timp şi de a asigura protecţia împotriva submarinelor şi avioanelor inamice. Avioanele-portavion erau destinate unor misiuni diferite. Avioanele de vînătoare aveau misiunea de a lupta împotriva altor avioane şi reprezentau nucleul patrulelor aeriene de luptă lansate împotriva avioanelor atacatoare. Bombardierele în picaj atacau navele de la o atitudine mare coborînd în picaj spre acestea, îşi lansau bombele de la o altitudine cît mai mică posibil, după care îşi continuau zborul

orizontal. Pînă la dezvoltarea vizoarelor de bombardament eficiente, aceasta era cea mai precisă modalitate de bombardare a unei ţinte relativ mici, cum era o navă. Punţile navelor erau în general neblindate şi bombele puteau să le străpungă cu uşurinţă, chiar dacă era dificil să scufunzi o navă în acest mod. Mult mai periculoase pentru nave erau bombardierele-torpiloare, care zburau direct spre ţintă înainte de a-şi lansa torpilele de la o altitudine mai mică de 30 de metri. În schimb, din acest unghi de atac avioanele deveneau vulnerabile la focurile antiaeriene şi la patrulele aeriene de luptă.

Pe lîngă portavioanele de mari dimensiuni ale flotei, Statele Unite, Marea Britanie şi Japonia au construit şi un număr limitat de portavioane uşoare, majoritatea pe coci înguste, proiectate iniţial pentru crucişătoare. Pe de altă parte, portavioanele de escortă aveau o mai mare utilitate şi au fost construite în număr mai mare, în special de către Statele Unite. Cunoscute şi ca portavioane pentru avioane mici de recunoaştere, acestea erau esenţiale pentru transportul avioanelor de schimb către teatrele de operaţiuni aflate la mare distanţă, ele sprijinind şi debarcările amfibii în zona Pacificului. În Atlantic, portavioanele de escortă asigurau protecţie aeriană convoaielor şi navigau ca parte din grupuri separate de sprijin pentru convoaie, formate de obicei dintr-un portavion de escortă şi patru sau cinci corvete dotate cu radar şi sonar şi blindate cu bombe de adîncime tot mai eficiente, arici şi alte arme antisubmarine.

Războiul submarin

Bătălia din Atlantic, această strădanie titanică de a contracara războiul submarin nerestricţionat al germanilor împotriva navelor comerciale ale Aliaţilor, eclipsează toate celelalte eforturi submarine din timpul războiului în ceea ce priveşte atît numărul de nave doborîte, cît şi pierderile suferite de submarine şi echipajele lor. Submarinele germane au scufundat în total peste

2.000 de nave aliate şi neutre[84], în cea mai mare parte în nordul Atlanticului şi, după intrarea în război a Statelor Unite, în Caraibe şi în Golful Mexic. Deşi cumplite, aceste cifre reprezintă doar o mică parte din numărul traversărilor încununate de succes ale navelor comerciale care transportau alimente, echipament şi provizii de război şi alte materiale de primă necesitate spre Marea Britanie şi, după 1941, spre Uniunea Sovietică. Mai impresionant este faptul că mai puţin de 10.000 de soldaţi aliaţi au murit în transporturile trupelor. De partea germană, pierderile au fost cumplite. Din cele 863 de submarine trimise pe mare, s-au pierdut 754 – un procent uluitor de 87% –, împreună cu 27.491 de ofiţeri şi membri ai echipajelor, aproape trei sferturi din armata submarină. Totuşi, în ciuda experienţei din Primul Război Mondial, tactica submarină a constituit o componentă nesemnificativă în planurile de dinainte de război elaborate de Germania. În septembrie 1939, avea doar 22 de submarine în funcţiune[85] şi cîteva submarine proiectate pentru operaţiunile de coastă. În primul an de război au fost lansate doar trei submarine germane, iar în primele 18 luni rar patrulau în acelaşi timp mai mult de şase pînă la opt ambarcaţiuni. Aceste cifre mici se datorau lipsei de fiabilitate a torpilelor germane[86] – problemă ce i-a chinut de altfel şi pe americani –, care explodau prematur sau chiar deloc ori nu aveau capacitatea să se menţină la adîncimea corespunzătoare.

În 22 iunie 1940, cînd Franţa a capitulat, amiralul Karl Dönitz a strămutat operaţiunile submarine la Brest, Lorient (unde şi-a instalat cartierul general), Saint-Nazaire, La Pallice (La Rochelle) şi Bordeaux[87]. Toate aveau facilităţi excelente de şantiere navale, la care Dönitz a adăugat refugii antiaeriene pentru submarine care există şi astăzi. Mai mult, acestea se aflau cu sute de mile mai aproape de rutele navale din Atlantic decît bazele germane din Marea Nordului. În mai 1940, submarinele germane au scufundat nouă nave în nordul Atlanticului, în iunie 53, iar de aici încolo cifrele au crescut constant. Submarinele germane au scufundat în total peste 1.100 de nave (peste cinci milioane de tone de marfă)

înainte de intrarea în război a Statelor Unite. În 1942, peste 1.000 de vase[88] au fost scufundate în nordul Atlanticului, multe dintre ele de către submarine aliniate în formaţie „haită de lupi", a căror activitate era coordonată prin radiocomunicaţiile dintre submarinele germane şi cartierele generale din Germania sau Franţa.

Unul dintre motivele pentru care numărul scufundărilor a crescut atît de drastic în acel an este eşecul americanilor în ce priveşte instituirea convoaielor de coastă sau impunerea stingerii luminilor de-a lungul coastei de est a Statelor Unite, astfel că navele izolate erau clar proiectate pe fundalul nocturn iluminat. În intervalul numit de germani „vremurile fericite"[89], din ianuarie pînă în iulie, submarinele germane au scufundat aproape 400 de nave în zona cuprinsă între Golful Sfîntul Laurenţiu şi Caraibe. Refuzul americanilor de a încerca măcar cele mai rudimentare măsuri de precauţie împotriva ameninţării acestor submarine este de-a dreptul deconcertant, mai ales pentru că Statele Unite s-au implicat în bătălia din Atlantic la puţin timp după începutul războiului. Amăgindu-i pe izolaţionişti americani, Roosevelt elaborase o serie de politici în favoarea britanicilor. Patrula neutralităţii din septembrie 1939 a ţinut navele de război ale oricărei naţiuni la o distanţă de cel puţin 200 de mile de coastele nord- şi sud-americane. Conform înţelegerii „distrugătoare în schimbul bazelor", Statele Unite au transferat Marii Britanii 50 de distrugătoare vechi în schimbul bazelor navale din Newfoundland, Insulele Bermude şi Caraibe. Lend-Lease Act (Legea împrumutului şi închirierii) din 1941 permitea Statelor Unite să vîndă arme, muniţie, aparate de zbor şi nave „oricărei naţiuni a cărei apărare e declarată vitală de Preşedinte pentru apărarea Statelor Unite"[90], iar în acea vară Statele Unite şi-au asumat apărarea Islandei, o bază de pregătire importantă pentru convoaiele din Atlantic. Pînă în toamnă, patrula neutralităţii se extinsese, încît le permitea navelor americane să ajungă în zonele periculoase; două distrugătoare americane au avut schimburi de focuri cu submarine germane, iar pe 31

octombrie USS *Reuben James* a fost atacat cu torpile şi scufundat, 115 oameni pierzîndu-şi viaţa. Cu toate acestea, contramăsurile Aliaţilor au devenit cu adevărat eficiente abia în 1943, cînd americanii aveau patrule de convoaie de-a lungul coastelor, serviciile secrete ale Aliaţilor puteau să descifreze radiocomunicaţiile codificate (datorită confiscării unei maşini de criptare Enigma de la bordul submarinului german *U-110* capturat) şi îmbunătăţirile aduse sonarului şi radarului făceau ca detectarea şi atacarea submarinelor să fie mai uşoare.

Mai mult, submarinele americane desfăşurau exact acelaşi tip de campanie împotriva vaselor comerciale japoneze. La cîteva ore de la atacul asupra Pearl Harbor, şeful operaţiunilor navale Harold N. Stark a dat următorul ordin: „Procedaţi la acţiuni aeriene sau submarine nerestricţionate împotriva Japoniei”[91]. Aceasta a fost o schimbare radicală neaşteptată. Statele Unite se numărau printre semnatarii Tratatului Naval de la Londra, care preciza că „o navă de război, fie navă de suprafaţă, fie submersibil, nu are voie să scufunde ori să avarieze un vas comercial dacă nu a dus mai întîi pasagerii, echipajul şi documentele de bord ale navei într-un loc sigur”[92], iar cu mai puţin de trei luni în urmă Roosevelt spusese despre un atac lansat de un submarin german asupra unui vas comercial american că „violează legile internaţionale de mult timp stabilite şi orice principiu de umanitate”[93]. Deşi Statele Unite începuseră războiul cu peste 100 de submarine, 29 dintre ele aflate în Flota Asiatică, doctrina de dinainte de război impunea folosirea lor în principal în calitate de cercetaşi pentru flota de luptă şi pentru scufundarea navelor de război. Prin urmare, căpitanii de submarine s-au abţinut în general de la asta, în timpul invaziei japoneze în Filipine ei scufundînd doar trei transporturi japoneze. Faptul că ezitau să atace transporturile inamice era şi o urmare a nefiabilităţii torpilelor americane[94], care se scufundau în mod curent la adîncimi prea mari ori nu explodau, probleme rezolvate abia în septembrie 1943. Americanii nu aveau o doctrină a atacurilor navelor comerciale[95] şi nu foloseau în mod

corespunzător tehnicile de recunoaştere aeriană pentru dirijarea operaţiunilor sau concentrarea asupra navelor petroliere, care reprezentau un punct slab în comerţul extern al Japoniei şi principalul motiv pentru care aceasta a invadat Indiile de Est Olandeze.

Japonia era întru totul dependentă de transportul comercial maritim al mărfurilor importate pe care nu le putea produce, mai ales alimente şi combustibil, însă şi niponii au reacţionat lent[96] la ameninţarea submarină prin formarea de convoaie şi au continuat să consume prea multe resurse pe portavioane în loc să construiască şi distrugătoare şi alte vase de escortă pentru operaţiunile antisubmarine şi activitatea convoaielor. În 1941, transportul comercial al Japoniei era estimat la şase milioane de tone de marfă, iar de-a lungul războiului Japonia a fabricat sau a achiziţionat altfel peste patru milioane de tone, însă pînă în august 1945 pierduse deja aproape nouă milioane de tone. Din cele 1.300 de cazuri de nave comerciale japoneze scufundate sau avariate fără a putea fi reparate[97], aproximativ 55% s-au datorat submarinelor. Americanii au pierdut 52 dintre cele 288 de submarine pe care le-au folosit în timpul războiului şi 3.500 de ofiţeri şi marinari.

Conform unui studiu postbelic, submarinele americane au scufundat atît de multe nave comerciale nipone, încît Japonia ar fi putut fi forţată să capituleze din cauza lipsei de combustibil, echipament şi materiale de război şi alimente. Totuşi, campania din Pacific a „Silent Service" este trecută în general cu vederea din mai multe motive. Acţionînd pe furiş şi înşelător, submarinele sînt mai uşor de analizat din perspectiva victimei îndurerate decît din cea a mîndrului învingător. Pentru americani, obţinerea unor victorii în Pacific cu ajutorul submarinelor ar fi riscat să justifice atacurile submarinelor germane din Atlantic ori să genereze paralele nedorite între strategiile germane şi cele americane, aspect care a şi fost menţionat împotriva amiralului Dönitz în procesul de la Nürnberg referitor la crimele de război.

În septembrie 1942, submarinul german *U-156* scufundase o

navă de pasageri britanică rechiziţionată, care avea la bord, printre alţii, 1.800 de prizonieri de război italieni. Deşi germanii au transmis prin radio intenţia de a escorta bărcile de salvare cu supravieţuitori pînă ar fi fost în siguranţă şi au arborat pavilioanele Crucii Roşii, un avion american a atacat flotila, care pînă în acel moment includea şi alte trei submarine germane şi italiene. Pentru a se asigura că submarinele germane nu vor mai puse inutil în pericol, Dönitz a emis „ordinul *Laconia*", prin care „orice încercare de a salva oamenii aflaţi la bordul navelor care se scufundă... va înceta"[98]. Totuşi, pentru a se proteja, Dönitz a obţinut declaraţia amiralului flotei Chester W. Nimitz, care a jurat că, „în termeni generali, submarinele Statelor Unite nu au salvat supravieţuitori de pe vasele inamice, dacă acest lucru presupunea riscuri suplimentare pentru submarine ori le împiedica să-şi îndeplinească misiunea"[99]. Astfel, submarinul s-a dovedit încă o dată la fel de perfid pe cît îl înfăţişaseră criticii lui pînă atunci.

Operaţiunile amfibii

Pe lîngă portavioane şi submarine şi, implicit, diverse vase destinate protecţiei ori vînării lor, în timpul celui de-al Doilea Război Mondial s-a dezvoltat o a treia categorie de vase pe care prea puţini şi le puteau imagina înainte de război: navele de debarcare[100] pentru operaţiunile amfibii. Pentru debarcarea trupelor, cailor şi echipamentelor se utilizau de multă vreme rampele de îmbarcare şi schelele de debarcare, însă în anii 1930 debarcările amfibii deveniseră greoaie: soldaţii erau nevoiţi să escaladeze pereţii cocăi în cazul ambarcaţiunilor mici pentru a-şi croi drum spre ţărm, iar pentru debarcarea mijloacelor de transport motorizate era necesară montarea de rampe pe sparge-valuri. În anii 1930, japonezii au creat o navă de debarcare cu o rampă integrată la prova pentru personal şi vehicule uşoare, iar constructorul de ambarcaţiuni Andrew Higgins din New Orleans

a adaptat această rampă pe un vas proiectat să funcţioneze pe braţele moarte ale rîurilor din Louisiana. Cunoscută oficial sub titulatura LCVP (navă de debarcare pentru vehicule şi personal), barca Higgins, cu o lungime de 11 metri, putea transporta un pluton de 36 de soldaţi sau 12 soldaţi şi un jeep, avînd un pescaj de doar 91 cm la pupa şi 61 cm la prova. Elicea era protejată astfel încît se putea retrage odată ce se ajungea pe plajă şi era proiectată să se întoarcă fără a se răsturna în valuri. S-au construit peste 23.000 de bărci Higgins, acestea fiind considerate esenţiale pentru succesul Aliaţilor. Generalul de marină Holland M. Smith, care a condus operaţiunile amfibii din Pacific, scria că barca Higgins „a avut o contribuţie mai mare decît oricare alt echipament la cîştigarea bătăliei din Pacific”[101], iar generalul Dwight Eisenhower, care a supravegheat debarcările Aliaţilor în Africa de Nord, Sicilia şi Normandia, l-a descris pe Higgins drept „omul care a cîştigat războiul pentru noi. Dacă Higgins nu ar fi proiectat şi construit acele LCVP-uri, nu am fi putut debarca niciodată pe o plajă deschisă. Întreaga strategie de război ar fi fost diferită”[102].

Barca Higgins a fost unul dintre cele peste 30 de tipuri de nave de debarcare şi amfibii[103] dezvoltate de americani şi britanici, de la jeepuri amfibii la LST-uri de 117 metri lungime (nave de debarcare pentru tancuri). Acestea din urmă aveau uşi duble imense la provă şi puteau transporta trei LCT-uri (barje de debarcare pentru tancuri) mai mici, fiecare dintre ele încărcată cu cîte cinci tancuri medii sau 330 de infanterişti şi echipamentele lor. Debarcările pe ţărmurile inamice se desfăşurau cu o precizie absolută. Navele care transportau trupele se opreau la cîteva mile depărtare de coastă şi erau coborîte vase de debarcare mai mici. Acestea navigau în jurul navei mari pînă cînd trupele se îmbarcau pe scări din funie ori vehiculele erau coborîte la bordul lor cu ajutorul macaralelor. În continuare, formaţiunile de vase se apropiau de ţărm, lăsau acolo trupele şi se întorceau apoi la navele mari pentru a prelua alte trupe. Odată securizate capetele de pod, vasele erau încărcate şi

cu proviziile necesare. Infanteria mecanizată rula pe ţărm autonom, în timp ce bunurile aşezate pe paleţi erau trase de-a lungul ţărmului de tractoare sau alte vehicule, iar cele care nu erau aşezate pe paleţi erau trecute din mînă în mînă de echipele de soldaţi şi marinari. Tot vasele de debarcare transportau şi răniţii la navele mari ori la navele-spital.

Construcţia de nave

După cum sugerează randamentul uriaş al şantierelor navale Higgins, victoria sau înfrîngerea depindea de capacitatea superioară de producţie de nave şi materiale de război şi de transport al trupelor şi echipamentelor acolo unde era necesar. Meditînd asupra bătăliei din Atlantic, Churchill scria:

> Singurul lucru care m-a înspăimîntat cu adevărat în timpul războiului a fost pericolul reprezentat de submarinele germane... Cît ne puteau diminua importurile şi transporturile de marfă atacurile lor? Ne-ar fi putut aduce în punctul în care viaţa noastră să fie complet pierdută? Nu putea fi vorba aici de gesturi ori de senzaţii, ci doar de trasarea înceată şi rece a unor linii pe hărţi, care puteau ilustra o eventuală strangulare... Fie alimentele, proviziile şi armele trimise din Lumea Nouă sau din Imperiul Britanic ajungeau cu bine peste oceane, fie eşuau[104].

În această competiţie numerică, capacitatea industrială a Statelor Unite a asigurat Aliaţilor un avantaj insurmontabil. Pînă aproape de sfîrşitul anilor 1930, marea criză economică, izolaţionismul şi pacifismul au militat împotriva construirii unei flote în limitele impuse de tratatele navale. Roosevelt a făcut primii paşi spre reînarmarea navală prin direcţionarea fondurilor alocate pentru Naval Industrial Recovery Act (Legea pentru redresarea industrială naţională) din 1933, în scopul construirii a două portavioane, patru crucişătoare, 20 de distrugătoare şi a altor nave. În anul următor, Carl Vinson, membru al Camerei Reprezentanţilor, a obţinut aprobarea primei legi dintr-o serie de patru[105] în favoarea creşterii efectivelor flotei. Repudierea Tratatului de la Londra de către japonezi şi

invadarea Chinei şi preluarea puterii de către Adolf Hitler în Germania au condus la creşteri suplimentare ale efectivelor, culminînd cu Legea pentru organizarea marinei pentru luptă în două oceane (sau Legea Vinson-Walsh), din iulie 1940, prin care se cerea construirea a 13 cuirasate, şase portavioane, 32 de crucişătoare, 101 distrugătoare şi 39 de submarine.

Cu propriile şantiere navale puse la încercare de nevoia majoră de construire şi reparare a navelor de război şi mereu ameninţate de bombardierele germane în perioada Bătăliei pentru Anglia, britanicii au comandat Statelor Unite 60 de cargoboturi din clasa transatlantică conform Legii de împrumut şi închiriere. Cînd Marea Britanie a făcut această comandă, Roosevelt a solicitat peste 300 de vase petroliere suplimentare şi cargoboturi Liberty pentru mărfuri uscate[106], o variantă modificată a clasei transatlantice. În 1941, Comisia Maritimă a Statelor Unite a primit misiunea de a construi în 1942 nave cu o capacitate de încărcare de cinci milioane de tone, iar în 1943, de şapte milioane[1*]. În ianuarie 1942, aceste cifre au crescut[107] la opt, respectiv zece milioane. Însă, în momentul în care a fost evident că navele construite conform acestor calcule nu ar fi fost suficiente pentru a transporta şi aproviziona toţi soldaţii trimişi peste ocean – 1,8 milioane în 1942 şi 3,5 milioane în 1943 –, normele au fost ridicate la un total de 24 de milioane de tone pentru anii 1942-1943. În cele din urmă, şantierele navale americane au construit nave cu un volum total de 27 de milioane de tone, cu 25% mai mult decît obiectivul iniţial. (În acelaşi timp, producătorii de muniţii şi echipamente de război au realizat doar 60% din planul propus.) Randamentul extraordinar al şantierelor navale se datorează nivelului fără precedent de prefabricare şi subansamblare şi introducerii de metode şi forţe de muncă noi – inclusiv femei şi minorităţi – în fluxul de lucru. Peste 5.500 de nave comerciale şi de luptă s-au construit prin contractele încheiate de Comisia Maritimă în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, inclusiv 2.710 cargoboturi Liberty şi aproape 500 Victory, care aveau aproximativ aceeaşi mărime ca şi

cargoboturile Liberty, însă erau cu 30% mai rapide.

Războiul din Coreea

În timp ce Aliaţii şi Puterile Axei se luptau între ele pe întregul glob, relaţiile sovieto-japoneze erau ciudat de liniştite. În 1938, Japonia şi Uniunea Sovietică se ciocniseră la graniţa dintre Manciukuo (Manciuria), statul-marionetă al Japoniei, şi Uniunea Sovietică. Victoria ruşilor în Bătălia de la Halhin Gol (sau Nomonhan) a obligat Japonia să-şi îndrepte interesele spre Asia de Sud-Est, însă nevoia comună de a avea o frontieră stabilă în Asia de Nord-Est a condus la încheierea Pactului de neutralitate dintre URSS şi Japonia din 1941. Din cauza invaziei germane a URSS-ului în iunie, Statele Unite s-au angajat să-i aprovizioneze pe ruşi, în conformitate cu Lend-Lease Act, pe mai multe căi: prin Oceanul Arctic, ruta cea mai scurtă, dar şi cea mai periculoasă, prin Golful Persic, ruta cea mai lungă, şi prin oceanul Pacific, din Statele Unite la Vladivostok. Datorită Pactului neutralităţii, japonezii permiteau tranzitul vaselor care navigau sub pavilion sovietic[108]. Tehnic, doar mărfurile civile puteau fi trimise prin Vladivostok, însă navele transportau încărcături cu dublă utilizare, precum alimente, combustibil, camioane, locomotive şi echipament ingineresc. Astfel, în timp ce convoaiele arctice sînt cele mai cunoscute, prin Vladivostok au trecut mai multe nave aliate decît prin toate celelalte porturi sovietice şi din Golful Persic la un loc şi în condiţii de siguranţă net superioare.

La două zile după ce Statele Unite au lansat bomba atomică asupra oraşului Hiroshima, Uniunea Sovietică a declarat război Japoniei. Forţele sale armate au iniţiat ocuparea Peninsulei Liaodong, unde, conform acordului încheiat de Churchill, Roosevelt şi Stalin la Conferinţa de la Ialta, „Vechile drepturi ale Rusiei încălcate prin atacul perfid al Japoniei din 1904 vor fi restituite, cu alte cuvinte... Portul comercial Dairen [Dalian] va fi internaţionalizat, interesele proeminente ale Uniunii Sovietice în

acest port vor fi protejate, iar Port Arthur va fi din nou cesionat ca bază navală Uniunii Sovietice”[109]. Comuniştii chinezi au salutat prezenţa sovieticilor în Port Arthur ca un element descurajator pentru intervenţia americană, ruşii rămînînd acolo pînă în 1955.

După ce au declarat război Japoniei, ruşii s-au mutat în Coreea, iar pe 10 august Statele Unite au propus împărţirea peninsulei[110] de-a lungul Paralelei 38º, plan cu care ruşii au fost de acord. Ruşii susţineau conducerea totalitară comunistă a lui Kim Il Sung, în timp ce americanii sprijineau guvernul autoritar de dreapta al lui Syngman Rhee. Atît URSS, cît şi Statele Unite şi-au retras forţele în anul 1948, însă, în vreme ce ruşii au lăsat protejatului lor avioane, tancuri şi o armată unită, americanii au refuzat să aprovizioneze cu arme regimul lui Syngman Rhee. În vara lui 1950, armatele lui Kim Il Sung au trecut Paralela 38º şi au redus rapid teritoriul controlat de Coreea de Sud la regiunea din jurul portului Pusan. Naţiunile Unite au condamnat atacul şi, sub conducerea Statelor Unite, au debarcat trupe în Pusan. Generalul Douglas MacArthur, comandant aliat suprem în Japonia, a propus o debarcare amfibie în Inchon, la aproximativ 25 de kilometri de Seul. Această acţiune era foarte riscantă din cauza diferenţei de zece metri pe adîncime a apei între flux şi reflux, a curenţilor înşelători şi a peretelui de granit al coastei, care nu avea plajă. La aceste probleme se adăuga şi faptul că planul acestei operaţiuni era mai precar decît pentru oricare altă operaţiune asemănătoare din Războiul Pacificului şi că trupele americane care urmau să conducă operaţiunea nu erau instruite corespunzător. Cu toate acestea, pe 15 septembrie, o flotilă formată din 260 de nave, inclusiv LST-uri vechi, rechiziţionate de la flota de pescuit japoneză, a debarcat 13.000 de soldaţi[111] în Inchon, iar în luna următoare au urmat debarcări pe coasta de est. Ca urmare a masivului contraatac chinez din bazinul Chosin, în decembrie forţele navale au evacuat din Hungnam peste 100.000 de soldaţi, 17.500 de vehicule şi 350.000 de tone de încărcătură, printr-o „invadare amfibie inversă”[112] care a durat două săptămîni. În

afară de aceste operaţiuni şi de sprijinul aerian acordat trupelor terestre prin intermediul portavioanelor, operaţiunile navale au fost limitate în timpul Războiului din Coreea.

Deşi este în general considerat un episod al Războiului Rece dintre democraţiile occidentale şi regimurile comuniste, prin backgroundul său geostrategic Războiul din Coreea a avut mai multe în comun cu conflictele din prima jumătate a secolului XX decît cu cele din a doua jumătate. Apelul explicit din 1904 la statu-quo, în timpul Conferinţei de la Ialta şi rolul operaţiunilor amfibii aveau să fie uitate rapid în retorica şi întrecerea nucleară ale Războiului Rece. Însă, aşa cum remarca un istoric, „ceea ce a creat «un cadru strategic cu totul nou în Orientul Îndepărtat» nu a fost interesul Rusiei în Coreea, căci ea avea interese aici de zeci de ani, ci interesul Statelor Unite”[113]. De aceeaşi natură a fost şi povara postbelică autoasumată de Statele Unite odată cu ocuparea Germaniei şi Japoniei, care a crescut cînd Statele Unite s-au amestecat îngrijorate în diversele conflicte ale Războiului Rece, pentru a ţine în frîu comunismul, şi în războiul petrolier, pentru a garanta fluxul petrolului provenit din Orientul Mijlociu.

Transformările tehnologice şi tactice ale conflictului naval de la începutul Războiului din Crimeea şi pînă la sfîrşitul Războiului din Coreea au fost uimitoare din punctul de vedere al vitezei şi al scopului. De-a lungul a doar trei sau patru generaţii, întăritura de lemn tipică războiului maritim încă din Antichitate a dispărut cu desăvîrşire. În locul ei a apărut ceea ce nimeni nu şi-ar fi putut imagina înainte: maşini de propulsie, sisteme de navigaţie şi arme mînuite cu o precizie şi un efect letal care au redefinit caracterul ciocnirilor navale şi au mărit raza şi viteza la care puteau lupta flotele. Aceste transformări au necesitat, dar au şi făcut posibilă, schimbarea completă a modului în care erau recrutate şi pregătite echipajele navelor pentru operaţiunile la ţărm şi pe mare, specializarea şi profesionalizarea devenind cuvinte de ordine. La fel ca în cazul marinei comerciale, ritmul schimbării a fost mai alert în anii 1950, însă spre sfîrşitul deceniului tacticile şi strategiile atît de rafinate în timpul celor

două războaie mondiale au devenit depăşite, fiind înlocuite cu doctrine care abordau noi preocupări, de la puterea atomului pînă la războiul asimetric.

1* Spre deosebire de capacitatea brută de încărcare, tonajul capacităţii de încărcare se referă la greutatea încărcăturii unui vas determinată prin calcularea volumului de apă dezlocuit de acesta cînd este neîncărcat şi cînd este complet încărcat.

Capitolul 20

Lumea maritimă începînd din anii 1950

La începutul secolului XX, dimensiunea marinei comerciale şi militare a unei ţări servea drept barometru al prestigiului economic şi militar, dar lucrurile s-au schimbat la începutul mileniului III, cînd se putea spune pe bună dreptate că „industria maritimă mondială operează din ce în ce mai mult independent de interese naţionale specifice”[1]. Există multe motive, dar explicaţia sumară este globalizarea, proces pe care industriile maritime l-au generat şi l-au şi reflectat, cel mai evident în adoptarea transportului cu containere şi a pavilioanelor de complezenţă. Unul dintre scopurile acestei cărţi este să analizeze modul în care marinarii au stimulat interdependenţa culturală timp de mai bine de cinci mii de ani de civilizaţie de cînd s-a inventat scrierea şi multe milenii înainte de asta. Ca în toate sferele vieţii, progresul a fost intermitent, cu explozii de energie creatoare, expansionistă, punctate de perioade lungi de rutină şi uneori de regres. În prezent sîntem într-o epocă de schimbări susţinute şi dinamice. În două-trei generaţii, evoluţiile înregistrate în tehnologia maritimă, comerţ, război, explorare şi exploatare au modificat relaţiile noastre colective şi individuale cu marea şi activităţile maritime mai mult decît în orice alt moment din istorie. Interacţiunile noastre au fost dictate de o serie de condiţii noi şi în multe cazuri nebănuite, de la tehnologie şi regimuri juridice pînă la relaţii internaţionale şi folosirea forţei

militare.

Transportul maritim, navele şi porturile în era containerelor

Cel mai evident motiv pentru schimbarea mentalităţii generale cu privire la sectorul maritim şi disciplinele conexe este că în mare parte industriile maritime nu mai sînt vizibile publicului, datorită unor creşteri aproape incalculabile ale automatizării şi eficienţei. Astăzi, comerţul internaţional numără aproximativ 1,2 milioane de marinari la nivel mondial[2], ceea ce înseamnă că mai puţin de jumătate de procent din populaţie transportă 90% din mărfurile lumii pe mări care acoperă 70% din suprafaţa Pămîntului. Astfel privit, transportul maritim este o industrie hipereficientă. Introducerea aburului şi oţelului în secolul al XIX-lea a dus la creşteri transformaţionale în ce priveşte eficienţa economică, siguranţa, raza de activitate, viteza şi, în cazul navelor de război, puterea de distrugere. Deşi profilurile navelor şi sarcinile echipajului s-au schimbat, atît vasele comerciale, cît şi navele de război încă necesitau un număr mare de oameni. În loc să potrivească pînza sus, în greement, ei coborîseră în infernurile de sub punte, asudînd ca rujari de cărbuni, fochişti şi gresori în măruntaiele vapoarelor. Dar navele încă opreau în aceleaşi porturi, echipajele lor invadau oraşele de coastă aşa cum făceau de mii de ani, iar locuitorii porturilor maritime din întreaga lume erau asaltaţi de imaginile, mirosurile şi sunetele mării şi ale unor ţinuturi îndepărtate. Dar acum nu mai este aşa.

Navele aveau de mult timp capacitatea de a transporta o încărcătură mult mai mare decît puteau prelua efectiv sistemele de manipulare nemecanizate sau cu un grad tehnologic mai scăzut, dar docherii din 1950 făceau, în esenţă, cam acelaşi lucru ca şi hamalii din Antichitate. Macaralele facilitau transferul

baloţilor de diferite tipuri de pe chei în cală şi invers, dar adevărata muncă consta în încercarea de a aranja mărfurile sub punte, un proces solicitant din punct de vedere fizic, deseori periculos şi întotdeauna de durată, care ţinea majoritatea navelor în port tot atît de mult timp cît petreceau pe mare. Deseori încărcarea sau descărcarea mărfurilor din cala unei nave dura la fel de mult ca şi traversarea unui ocean.

Un studiu din 1954 despre cargobotul *Warrior* a relevat că acesta transporta în jur de 5.000 de tone de mărfuri împărţite în 194.582 de lăzi, cutii de carton, role, butoaie, bidoane şi alte pachete, precum şi 53 de vehicule[3]. Acestea au ajuns la cheiul din Brooklyn, unde nava a fost încărcată în mai mult de 1.100 de transporturi. Încărcarea navei a durat şase zile (într-un schimb de opt ore pe zi) şi a fost nevoie de sfoară şi cherestea în valoare de peste 5.000 de dolari pentru a fixa marfa pe punte şi în cală. Nava a ajuns în Bremerhaven în zece zile şi jumătate, iar hamalii au lucrat non-stop timp de patru zile pentru a descărca marfa, ultimul articol ajungînd la destinaţia finală după mai bine de o lună şi la peste trei luni după ce primul articol fusese trimis din punctul de origine la Brooklyn. Călătoria efectivă pe mare de la Brooklyn la Bremerhaven a reprezentat mai puţin de 12% din costul transportului şi al manipulării mărfurilor; mai mult de jumătate acopereau încărcarea şi descărcarea navei.

În acest marasm de cheltuieli şi ineficienţă a nimerit Malcom McLean, un magnat american din industria camioanelor. Acesta a cumpărat o companie maritimă ca să-şi încarce camioanele pe vas, să le trimită într-un port îndepărtat, de-acolo ele urmînd să ajungă la destinaţia finală pe căi rutiere. McLean a decis că ar putea face economii şi mai mari dacă scotea caroseriile remorcilor – sau containerele – de pe roţi şi le aşeza una peste alta, astfel încît în 1956 a mai cumpărat un petrolier pe care l-a rebotezat *Ideal-X* şi l-a ajustat în aşa fel încît să transporte 58 de containere din Newark, New Jersey, pînă la Houston, Texas[4]. Încărcarea s-a desfăşurat într-un ritm alert de şapte minute per container, iar la încheierea călătoriei McLean a descoperit că

costurile de încărcare a navei ajungeau la mai puţin de 16 cenţi pe tonă, comparativ cu 5,83 dolari pe tonă pentru încărcarea aceleiaşi cantităţi de marfă în vrac. Nenumărate studii au ajuns la rezultate comparabile, iar în anii 1960, înainte ca revoluţia containerizării să fie pe deplin realizată, nişte cercetători belgieni au arătat că 20 de oameni care operează pe un terminal de containere pot încărca 5.000 de tone de marfă – aproximativ 165 de containere – în tot atît timp cît le lua la 100 de oameni să manevreze doar 1.200 de tone de mărfuri în vrac[5]. Chiar şi în fază incipientă, bunurile containerizate necesitau mai puţin de a douăzecea parte din forţa de muncă necesară pentru manipularea mărfurilor în vrac.

Reducerea ineficienţei în manipularea încărcăturii nu constituia un obiectiv nou. Olandezii reuşiseră să standardizeze *fluyt*-ul de marfă în secolul al XVII-lea, iar două sute de ani mai tîrziu, feriboturile pentru distanţe scurte transportau vagoane pline cu marfă pe malul celălalt al unor rîuri şi lacuri. Un alt pas înainte a fost făcut în anii 1920 prin lansarea de către Seatrain Lines a două nave capabile să transporte aproape o sută de vagoane, încărcate cu ajutorul unei macarale, dar acest serviciu nu a fost extins niciodată dincolo de ruta iniţială între New Orleans şi Havana. Inovaţia lui McLean îşi avea originea în capacitatea lui de gîndire neconvenţională, ca să zic aşa, ignorînd tot ceea ce transportatorii ştiau sau credeau că ştiu despre transport. Acest lucru a fost facilitat de faptul că el nu avea practic nici un fel de experienţă legată de nave sau de multe dintre celelalte domenii de competenţă care ar fi fost afectate de ideile sale. „McLean a înţeles că pentru a reduce costul transportului de mărfuri nu e suficientă doar o cutie metalică, ci este nevoie de o modalitate cu totul nouă de manipulare a mărfii. Fiecare parte a sistemului – porturi, nave, macarale, spaţii de depozitare, camioane, trenuri şi operaţiunile transportatorilor înşişi – trebuia să se schimbe.”[6] Şi, în mai puţin de o generaţie, totul s-a schimbat.

Pentru eficienţă era nevoie de nişte „portcontainere complet

compartimentate" construite special în acest scop, cu cale formate dintr-o serie de nişe adînci prevăzute cu ghidaje verticale pentru a menţine stivele de containere aliniate. A durat mai mulţi ani pînă s-a ajuns la un acord internaţional cu privire la dimensiunile standard ale containerelor, unitatea de bază fiind o cutie de 20 de picioare lungime, opt picioare lăţime şi opt picioare şi jumătate înălţime. Deşi unitatea cea mai comună este de două ori mai lungă, portcontainerele sînt măsurate de obicei în raport cu unităţi echivalente de 20 de picioare (*twenty-foot equivalent units* sau TEU); se consideră că un container de 40 de picioare transportat de un autotractor are 2 TEU. Coca navei *Xin Los Angeles* de 9.600 TEU (cel mai mare portcontainer din lume la lansarea sa, în 2006, cele mai mari construite începînd din 2013 fiind de 18.000 TEU) are 337 de metri lungime, 46 de metri lăţime şi poate transporta pe punte 18 rînduri de containere aranjate în stive de pînă la opt niveluri; sub punte, cala are o lăţime de 16 containere şi o înălţime de zece niveluri. Încărcarea containerelor se face de pe mal cu ajutorul unor macarale-capră uriaşe care agaţă containerul din spatele unui camion, îl coboară în cală, ridică alt container din cală şi-l coboară pe alt camion. Macaralele dintr-un port mic, cum ar fi Oranjestad, în Aruba, pot muta 20-30 de containere pe oră. Macaralele mai mari – de două ori mai mult, iar în porturile cele mai eficiente operează simultan mai multe macarale la o navă pentru a asigura timpi de descărcare şi returnare de doar 18 ore chiar şi pentru navele cele mai mari.

Containerizarea necesita abordări complet noi ale manipulării navelor de pe ţărm şi anunţa sfîrşitul portului maritim cosmopolit. Există terminale de containere amplasate pe suprafeţe întinse, cu acces uşor la autostrăzi şi căi ferate şi cu spaţii mari pentru depozitarea containerelor şi parcarea camioanelor, dominate de macarale-capră masive instalate chiar la marginea apei, capabile să ridice sau să coboare containere de 30 de tone pînă la cel mai de jos nivel de pe rîndul cel mai îndepărtat al unei nave late de aproape 50 de metri. Asigurarea

unui flux constant al containerelor necesită o coregrafie complicată a navelor, camioanelor şi trenurilor, astfel încît containerele să ajungă în vehiculul potrivit, în ordinea corectă. Ultimul aspect este crucial pentru stabilitatea navei şi planurile de încărcare generate pe calculator trebuie să ia în considerare greutatea containerului (cel mai greu fiind aşezat în general mai jos în cală) şi portul unde urmează să fie descărcat[7]. E nevoie de algoritmi complecşi pentru a stabili nişa, nivelul şi rîndul fiecărui container pe o navă care poate transporta peste patru mii de containere. Această infrastructură face ca porturile pentru containere să fie complet incompatibile cu cheiurile tradiţionale şi de la bun început a trebuit să se construiască noi porturi, de obicei în zone periferice, departe de centrele urbane aglomerate[8]. Dar acestor centre extinse de distribuire a materialelor le lipsesc cu desăvîrşire facilităţile culturale ale vieţii urbane, iar echipajele, neavînd decît permisii de cel mult cîteva ore, în cel mai bun caz, nu mai percep porturile maritime aşa cum o făceau pînă la mijlocul secolului XX. Alexandria, Quanzhou, Veneţia, Batavia, San Francisco şi Rio de Janeiro nu erau doar centre adaptate comerţului, ci şi oamenilor. Chiar şi porturile ce serveau drept cale de intrare într-un oraş mai mare şi mai important şi-au dezvoltat o identitate complexă, cosmopolită, aşa cum s-a întîmplat cu Pireu şi Ostia. Între porturile pentru containere, cum ar fi terminalul marin Port Newark-Elizabeth din portul New York şi portul Felixstowe de pe coasta Mării Nordului, în Anglia, şi porturile tradiţionale există tot atîta legătură ca şi între mallurile din suburbii şi zona comercială din centrul oraşului; pînă şi nomenclatura este aceeaşi: vasele care transportă cutii aprovizionează magazinele cu standuri.

Containerizarea nu şi-a putut atinge potenţialul maxim fără o revizuire aprofundată a regulilor şi reglementărilor care guvernează transportul de mărfuri, formalităţile vamale şi asigurările[9]. Un container într-un mediu de transport combinat poate fi „umplut” la o fabrică dintr-o ţară, încărcat într-un camion sau un tren pentru a tranzita una sau mai multe ţări spre un port

dintr-o a treia ţară, expediat pe mare într-o a patra ţară şi livrat pentru „descărcare” într-o a cincea. Supunerea încărcăturii unui control vamal la fiecare graniţă ar creşte timpul de livrare, contrazicînd astfel spiritul transportului de mărfuri, astfel încît au trebuit concepute noi metode de aprobare a transferurilor transfrontaliere. Asigurarea încărcăturii containerizate împotriva pierderilor a fost de asemenea problematică atunci cînd a devenit aproape imposibil de determinat cine era de vină pentru prejudicii în cazul unui container închis care trecea prin cinci mîini sau mai multe. Iar transportatorii nu voiau ca încărcăturile să întîrzie pentru a fi inspectate de autorităţi în încercarea de a pune capăt contrabandei, traficului de fiinţe umane şi, în ultimii ani, atentatelor cu bombe. Considerate cîndva obstacole insurmontabile în calea succesului containerizării, aceste probleme birocratice au fost în cele din urmă rezolvate datorită computerizării şi revizuirii normelor privind conosamentele şi datoria de asigurare.

Chiar dacă întîrzierile obişnuite nu reprezentau o problemă, o anchetă detaliată a tuturor încărcăturilor nu era posibilă din cauza volumului copleşitor al comerţului în era containerizării. În 2007, portul Singapore, poziţionat strategic, a manipulat 28 de milioane TEU[10], mai mult decît orice alt port, multe dintre ele fiind transbordate între nave care transportau mărfuri la mare distanţă şi vase ce deserveau rute secundare între Australia, India şi China. Aceste cifre reprezentau mai mult de 10% din containerele din toată lumea, echivalentul a mai bine de 80% din numărul containerelor manipulate de cele mai mari patru porturi de containere din Europa luate împreună şi cu o treime mai multe decît cele care au trecut prin cele mai mari trei porturi din Statele Unite. De departe cele mai aglomerate rute pe distanţe mari sînt în Pacific între Asia şi America de Nord, între Europa şi Asia, precum şi între America de Nord şi Europa[11]. Deşi dimensiunile liniare ale ecluzelor Canalului Panama (320 de metri lungime pe 33,5 metri lăţime, cu o adîncime de 12,6 metri) au dictat mult timp dimensiunea maximă a celor mai multe nave,

armatorii au realizat că vasele mai mari şi-ar putea petrece întreaga carieră în mod profitabil făcînd curse de la un ţărm la altul al Atlanticului sau Pacificului ori între Asia şi Europa şi au început să comande nave „post-Panamax” pe principiul că ele oricum nu vor trebui să tranziteze niciodată canalul.

Extins periodic de la deschiderea sa, Canalul Suez a permis întotdeauna trecerea unor nave prea mari pentru a încăpea prin Canalul Panama, însă în anii 1960 au început să se construiască vase petroliere de dimensiuni prea mari pentru Canalul Suez[12], ca urmare a creşterii economiei japoneze şi a ostilităţilor din Orientul Mijlociu, cea mai importantă sursă de petrol din lume. Între 1900 şi anii 1960, tancurile petroliere aveau în medie mai puţin de 20.000 de tone deadweight (tdw), dar primul petrolier de dimensiuni foarte mari (*very large crude carrier* – VLCC, pînă la 250.000 tdw) a fost construit pentru transporturi între Orientul Mijlociu şi Japonia. Închiderea Canalului Suez pentru şase ani după războiul arabo-isreaelian de şase zile din 1967 a obligat petrolierele care plecau din Golful Persic cu destinaţia Europa de Vest sau America să navigheze pe la Capul Bunei Speranţe. Pentru a compensa costurile implicate de distanţele mai mari prin ameliorarea economiilor de scară, armatorii au comandat nave tot mai mari şi primul vas petrolier de dimensiuni extrem de mari (*ultra-large crude carrier* – ULCC, peste 250.000 tdw) a fost lansat la apă în 1968. Cea mai mare navă construită vreodată, *Seawise Giant* (1979) avea o capacitate de peste 555.000 tdw, iar lungimea sa depăşea înălţimea clădirii Sears Tower: 458 de metri (1.504 picioare). Aşa cum containerizarea a condus la crearea unor noi porturi distinctive şi îndepărtate, pescajul mare al navelor de tip VLCC şi ULCC – unele necesită pînă la 26 de metri de apă sub chilă – limitează numărul de porturi la care au acces pentru a-şi descărca marfa. În SUA, singurul loc unde pot intra este Louisiana Offshore Oil Port (LOOP)[13], din Golful Mexic, aflat la 18 mile sud de Grand Isle, pe unde intră peste 10% din importurile de petrol ale ţării.

Dimensiunile mai mari ale navelor şi timpii reduşi de

descărcare şi returnare constituie rezultatul inevitabil al unei tendinţe mai ample de proiectare a unor nave comerciale din ce în ce mai specializate, care a început cu delinearea între cargouri şi navele de pasageri. Navele care transportau mărfuri în vrac erau mai susceptibile să beneficieze de inovaţii decît cele ce transportau mărfuri în vrac puse în ambalaje, iar automatizarea a sporit foarte mult eficienţa la încărcarea unor mărfuri cum ar fi cerealele, cărbunele şi minereul de fier, chiar şi în secolul al XIX-lea. În 1839, bricul *Osceola* a livrat prima încărcătură de cereale în vrac de la Chicago la Buffalo, New York, unde a fost nevoie de o săptămînă pentru a descărca 1.678 de baniţe de cereale (aproximativ 53 de tone)14. Astăzi, cerealele sînt descărcate în mod obişnuit cu ajutorul unor macarale mecanice şi al unui sistem de cupe cu viteze de 1.000 de tone pe oră. Creşterea populaţiei şi a economiei europene a determinat o cerere mai mare de produse agricole din toată lumea. Transportul de cereale şi lînă nu a prezentat nici o dificultate, dar următorul progres a fost dezvoltarea sistemelor de refrigerare la bordul vaselor, iniţiat de francezi odată cu transporturile din Argentina în anii 1870 şi de australieni şi neozeelandezi în anii 1880. Perfecţionarea depozitării la rece la bordul navelor însemna că produsele lactate şi carnea puteau fi expediate pe pieţe de la celălalt capăt al lumii. La începutul anilor 1900, navele frigorifice transportau şi fructe şi flori provenind de la cultivatori din Caraibe şi Africa de Vest către pieţe din Europa şi America de Nord15. Ca urmare a succesului petrolierelor, transportatorii au început să experimenteze cu nave-cisternă pentru substanţe chimice lichide şi, odată cu perfecţionarea sistemului de refrigerare, pentru produse potabile şi comestibile. În anii 1970, compania Guinness, care producea bere, a menţinut o flotă de nave-cisternă pentru a transporta bere brună pe Marea Irlandei, iar apoi nava *Miranda Guinness* a transportat vin şi ulei de măsline pe Marea Mediterană16.

Paradoxal este că, în ciuda proliferării anumitor tipuri de nave pentru pieţe de nişă, a dimensiunilor gigantice ale multor vase şi

a creşterii numărului de nave al flotei mondiale – 45.000 de nave de peste 1.000 de tone în 2010, cu 50% mai multe decît acum un secol –, sectorul transportului maritim în ansamblu a început să se estompeze. Nu numai că infrastructura a fost mutată departe de centrele populate, ci a scăzut şi numărul celor care îşi desfăşoară activitatea pe mare şi în porturi[17]. Temerile docherilor că petroliere precum *Glückauf* vor duce la o scădere a numărului de persoane necesare pentru a le manevra pe mare sau la chei s-au dovedit aproape imediat a fi întemeiate, iar personalul care manipula marfa în vrac pusă în ambalaje a avut aceeaşi soartă din cauza containerizării. Un studiu englezesc a arătat că în 1970 productivitatea om-oră crescuse de 18 ori, de la 1,67 tone la 30 de tone. Nu există date la nivel global, dar, în ciuda creşterilor enorme ale volumului de mărfuri manipulate, peste tot s-a întîmplat acelaşi lucru: numărul celor care munceau în zona portuară a scăzut foarte mult – pe Coasta de Est a Statelor Unite de la 51.000 în 1952 la 15.000 douăzeci de ani mai tîrziu, de la 60.000 în Anglia în anii 1960 la 15.000 în 1972; de la 30.000 în anii 1950 pînă la aproximativ 2.000 la începutul noului mileniu în Australia. Începînd din secolul al XIX-lea, sindicatele din sectorul maritim fuseseră printre cele mai active, mai radicale şi mai de succes în susţinerea drepturilor muncitorilor. Ascensiunea containerizării a coincis cu apogeul puterii acestora, ceea ce a garantat intensificarea eforturilor celor care se opuneau reducerilor de personal. Cu toate acestea, schimbarea a avut şi consecinţe pozitive pentru docherii care au reuşit să-şi păstreze locurile de muncă, deoarece salariile au tins să crească datorită faptului că sarcinile erau mai sofisticate din punct de vedere tehnic, iar ceea ce fusese în mare parte mînă de lucru ocazională a devenit mînă de lucru permanentă.

Dacă docherii care au lucrat cu *Glückauf* şi-ar fi imaginat o navă atît de imensă ca *Seawise Giant*, cu o capacitate de peste două sute de ori mai mare decît cea a predecesoarei sale, n-ar fi crezut niciodată că aceasta ar putea fi operată de un echipaj format din 40 de oameni – cu doar zece mai mulţi decît pe

Glückauf. Scăderi comparabile în ce priveşte cerinţele de echipaj au avut loc şi la bordul navelor. Odată ce s-a instalat automatizarea în sala maşinilor, pe punte, în bucătării şi pe puntea de comandă, dimensiunea echipajelor a înregistrat o scădere dramatică. Pe o navă modernă medie folosită în comerţul transoceanic nu sînt necesare mai mult de 17 persoane, iar unii arhitecţi navali lucrează la elaborarea unor vase complet automatizate care nu au nevoie de echipaj. În acelaşi timp, unele sindicate, guverne şi alte organizaţii preocupate de pierderea locurilor de muncă, protecţia mediului, moralul şi siguranţa echipajului s-au luptat să păstreze cerinţele de echipaj la niveluri pe care anumiţi constructori navali şi contabilii le consideră ridicate în mod artificial.

Portcontainerul *President Truman*, cu un volum interior de 61,875 tone-registru, a fost proiectat să navigheze cu un echipaj de doar 11 oameni, dar, conform reglementărilor din Statele Unite ale Americii, vasul trebuie să aibă un echipaj de 21 de oameni. Asemenea niveluri de eficienţă au implicaţii asupra condiţiilor de muncă de la bordul navei, a asigurării protecţiei faţă de piraţi şi a comunităţilor de pe uscat pe care în cele din urmă le deservesc, dar pentru care rămîn invizibili şi necunoscuţi.

Pavilioanele de complezenţă

Condiţiile de muncă şi salariile muncitorilor din porturi sînt supuse legilor ţării respective, ca şi cele ale marinarilor. Cu toate acestea, datorită dependenţei tot mai mari a armatorilor de pavilioanele de complezenţă şi apariţiei unei pieţe globale a muncii pentru cei din marina comercială, marinarii lucrează din ce în ce mai mult pe nave care aparţin altei ţări decît a lor sau a angajatorilor. De multă vreme pavilionul naţional oferă vaselor protecţia ţării pe care o reprezintă, iar obiceiul de a arbora

pavilionul altei ţări pentru a beneficia de privilegiile diplomatice pe care acesta le oferă este destul de vechi. Francezii au permis unor nave străine să arboreze tricolorul pentru a face comerţ în porturile otomane de la Marea Neagră în secolul al XVI-lea, iar în secolul XX era recunoscut pe scară largă faptul că orice ţară are dreptul să acorde navelor drept de naţionalitate[18], inclusiv protecţie juridică şi protecţia pavilionului ei. Practica înregistrării navelor a început în Marea Britanie, unde a fost publicat primul registru ca modalitate de a stabili apartenenţa unei nave pentru ca aceasta să fie în conformitate cu Legile navigaţiei care stipulau ce nave puteau descărca în mod legal mărfuri în porturi englezeşti. Alte ţări au urmat exemplul, iar în secolul al XIX-lea scopul înregistrării era axat pe detaliile tehnice ale navelor din motive de siguranţă. În prezent, informaţiile publicate în registre includ data şi locul în care a fost construită nava, detalii cu privire la materialele corpului navei, dimensiuni, propulsie, modificări şi inspecţii. Dar interesul autorităţilor pentru aceste chestiuni variază de la ţară la ţară, aspect pe care transportatorii l-au exploatat din plin.

Confruntîndu-se cu un trafic excesiv de nave comerciale după Primul Război Mondial, guvernul Statelor Unite a căutat să-şi vîndă surplusul de tonaj fără a dezavantaja companiile americane pe o piaţă saturată. În 1922, şase cargoboturi americane au fost transferate sub pavilion panamez. Aşa cum a explicat unul dintre americanii implicaţi în tranzacţie, „principalul avantaj al registrului din Panama e că proprietarul este scutit de inspecţiile continue, dar inopinate în sala cazanelor şi cocă şi de reglementările cu privire la cabinele echipajului şi la condiţiile de trai. Nu avem nici un fel de restricţii. Atît timp cît plătim taxă de registru de un dolar pe tonă netă şi un impozit anual de zece cenţi pe tonă”[19] guvernului din Panama. Deoarece cargoboturile intrau în comerţul transpacific, unde principala concurenţă venea din partea navelor japoneze, proprietarii americani angajau pe navele lor înregistrate în Panama echipaje formate din marinari japonezi şi chinezi pe care îi puteau plăti

mult mai puţin decît pe marinarii americani. Cu „stewarzi germani, fochişti cubanezi şi marinari din Indiile de Vest sau echipaje de orice naţionalitate doresc cei din conducere”[20], cheltuielile de exploatare ale navelor de pasageri *Reliance* şi *Resolute* aflate sub pavilion panamez erau mai reduse decît ar fi fost dacă ar fi avut echipaje americane protejate prin acorduri sindicale. (Un stimulent suplimentar pentru transferul navelor de pasageri a fost că în timpul prohibiţiei instanţele judecătoreşti din Statele Unite au decis că pe navele americane nu se poate servi alcool nici atunci cînd sînt în apele internaţionale.) Deşi cele două nave au fost vîndute curînd unor proprietari germani, acesta a fost efectiv începutul adoptării unor pavilioane de complezenţă cu scopul explicit de a evita normele de siguranţă oneroase, obligaţiile fiscale interne şi legislaţia muncii.

Şi alte nave au trecut sub pavilion panamez de-a lungul anilor 1930 şi mai ales după izbucnirea celui de-al Doilea Război Mondial, cînd armatorii încercau să eludeze restricţiile Legii neutralităţii, care interzicea navelor americane să intre într-o zonă de război, mare parte a flotei devenind astfel inactivă. Pînă la sfîrşitul războiului, din cauza instabilităţii politice din Panama[21], a nemulţumirilor sindicatelor americane şi a opoziţiei din partea statelor maritime tradiţionale din Europa, proprietarilor de nave a început să li se acrească de registrul panamez. Pentru a profita de această nemulţumire şi a promova dezvoltarea economică în Liberia, Edward R. Stettinius, secretar de stat în timpul lui Franklin Roosevelt şi Harry Truman, a propus crearea unui registru naval liberian care să concureze cu cel panamez. Redactat de membri ai staffului lui Stettinus cu aprobarea şi aportul unor avocaţi specializaţi în drept maritim de la Esso, precursorul lui Exxon şi operatorul uneia dintre cele mai mari flote de petroliere din lume, noul registru era deja activ în 1949. Printre celelalte avantaje ale proprietarilor „favorabili” străini de nave aflate sub pavilion liberian s-a numărat şi faptul că acestea nu erau nevoite să dobîndească statut de societate comercială în Liberia sau să angajeze marinari liberieni[22]. În

plus, nu a existat nici o prevedere care să impună inspecţii sau controale din partea Liberiei pe vreuna dintre navele înregistrate în această ţară. De asemenea, guvernul a încheiat un contract cu o companie americană înfiinţată de Stettinus şi Asociaţii pentru a colecta taxa de registru în valoare de 1,2 dolari pe tonă, din care îşi păstra 27%. În 1968 Liberia devenise cel mai mare registru naval din lume.

Creşterea numărului de înregistrări sub pavilion de convenienţă continuă să provoace opoziţie din partea sindicatelor şi a naţiunilor cu tradiţie în deţinerea de nave, care susţin că navele ar trebui să se supună „restricţiilor juridice ale ţării de care aparţin proprietarii vaselor, echipajele sau porturile în care se opresc”[23]. Declarînd că „pavilion de complezenţă” este un termen impropriu, armatorii insistă că aceste registre sînt în realitate „pavilioane de necesitate” şi că ar trebui să prevaleze legea ţării în care este înmatriculată nava. A rezultat un compromis incomod. Pavilioanele de complezenţă oferă scuturi fiscale corporaţiilor şi le permit să angajeze echipaje de pe o piaţă globală a muncii aflată în plină expansiune[24], dominată de marinari din ţări în curs de dezvoltare. Începînd cu anul 2000, filipinezii (230.000 de ofiţeri şi grade inferioare) şi indonezienii (83.500) reprezentau aproximativ un sfert din marinarii angajaţi la nivel mondial. Cu toate acestea, condiţiile lor sînt adesea substandard[25], plata fiind modică, instruirea sau calificarea inadecvată, timpul liber limitat; în plus, se confruntă cu izolarea socială. Multe dintre cele mai grave probleme au fost abordate în tratate internaţionale, în timp ce sindicatele, în special Federaţia lucrătorilor din transportul internaţional, veghează la eliminarea abuzurilor şi pledează pentru condiţii mai bune.

Pavilioanele de complezenţă nu au ajuns să fie analizate public decît atunci cînd o serie de naufragii cu consecinţe comerciale şi de mediu dezastruoase le-a adus în atenţia lumii întregi. În 1967, superpetrolierul *Torrey Canyon* a eşuat şi s-a rupt în două în apropiere de Cornwall, Anglia, deversînd 123.000 de tone de petrol care s-a răspîndit pe 120 de mile de-a lungul coastei

engleze şi pe 55 de mile de-a lungul coastei Bretaniei[26]. A fost greu de stabilit cine era răspunzător pentru acest dezastru din cauză că nava cu echipaj italian fusese navlosită companiei British Petroleum de o filială liberiană a unei companii americane, în timp ce reclamanţii erau din Marea Britanie şi Franţa. Şi alte accidente ulterioare au stîrnit furia publicului, dar impactul asupra mediului şi cel economic al naufragiului vasului *Torrey Canyon* a fost depăşit abia în 1978, cînd VLCC *Amoco Cadiz* a naufragiat la o milă de coasta bretonă şi aproximativ 100 de mile sud de locul unde eşuase *Torrey Canyon*[27]. Epava a distrus una dintre cele mai diverse şi mai bogate zone de pescuit din Europa şi a adus în prim-plan probleme de construcţie şi funcţionare ale petrolierului. În decurs de 12 ore, trei piese esenţiale pentru sistemele de direcţie, remorcare şi ancorare ce nu aveau legătură între ele au cedat complet şi anchetele oficiale au arătat că standardele stucturale şi de siguranţă nu erau adecvate pentru vasele uriaşe care se lansau la apă în perioada respectivă.

Pentru a echilibra aşteptările contradictorii ale armatorilor, ale marinarilor, ale statelor de pavilion şi ale porturilor de escală evidenţiate de aceste dezastre şi altele similare, Organizaţia Maritimă Internaţională (OMI) a adoptat o serie de convenţii care acoperă aproape orice aspect imaginabil al transportului maritim, de la poluare şi designul navelor pînă la siguranţa muncii şi cea personală[28]. Rezultat direct al dezastrului provocat de *Torrey Canyon*, Convenţia Organizaţiei Maritime Internaţionale pentru prevenirea poluării cauzate de nave (MARPOL) acoperă probleme ce decurg din naufragii catastrofale, precum şi altele mai banale, dar din ce în ce mai semnificative, ca eliminarea reziduurilor şi a gunoiului în mare şi poluarea aerului de către motoarele navelor. Convenţia internaţională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare şi efectuare a serviciului de cart a stabilit standarde minime pentru echipajele navelor, de la sala maşinilor pînă pe puntea de comandă. Iar altele stipulează stabilirea şi respectarea unor

sisteme de separare a traficului în ape înguste, similare cu cele propuse de Matthew Fontaine Maury în secolul al XIX-lea. Canalul Mînecii fusese separat astfel în anii 1960, dar una dintre primele reforme de după dezastrul produs de *Amoco Cadiz* a fost crearea unei a treia benzi de circulaţie maritimă la 30 de mile vest de Ushant pentru petrolierele ce sosesc din larg, care forţează aceşti leviathani să se ţină la distanţă de coasta bretonă şi le oferă mai mult „timp de derivă" în cazul unei avarieri catastrofale.

Reglementările cele mai cuprinzătoare şi eficiente sînt cele incluse în convenţiile privind siguranţa vieţii pe mare (SOLAS)[29], dintre care prima a fost adoptată în 1914 ca reacţie la dezastrul *Titanicului*. Acestea acoperă acum toate aspectele legate de operaţiunile de la bord, funcţiile pentru siguranţă profesională, îngrijire medicală şi supravieţuire, designul navei, detectarea focului şi protecţie, vestele şi bărcile de salvare, radiocomunicaţiile şi practicile de navigaţie, precum şi transportul mărfurilor, inclusiv al mărfurilor periculoase, şi dispoziţii specifice care reglementează operarea navelor cu propulsie nucleară. Acestea fiind spuse, reglementările, extrem de tehnice şi formulate în jargon judiciar, numără zeci de mii de pagini, dar rezultatul a fost uimitor. Între 2005 şi 2008, feriboturile, vasele de croazieră şi alte nave comerciale de peste 100 de tone-registru au transportat în medie 1,7 miliarde de oameni anual, dar nu s-au înregistrat mai mult de 1.000 de victime pe an, iar şansele de a muri într-un accident la bord au fost de doar 1 la 1,6 milioane[30], un record care i-ar lăsa cu gura căscată pe specialiştii în călătorii de la sfîrşitul secolului al XIX-lea precum Katherine Ledoux şi reformatorii industriei maritime, cum ar fi Samuel Plimsoll.

Pescuitul şi bunurile comune globale

Aceste statistici privind mortalitatea în rîndul persoanelor aflate

pe mare nu îi includ pe pescari, majoritatea acestora lucrînd pe nave de mai puţin de 100 de tone-registru, în una dintre cele mai periculoase industrii din lume. Aşa cum îi spunea soţia unui pescar lui Sir Walter Scott la începutul anilor 1800, „nu peşte cumpăraţi voi, ci vieţi omeneşti”[31]. Pînă în secolul al XIX-lea, pescuitul a fost o activitate la scară mică, destinată pieţei interne, aşa cum a rămas şi astăzi în multe locuri din lume. Acest lucru e valabil chiar şi în ţări industrializate cum ar fi Statele Unite, unde pescuitul homarilor, de exemplu, este sursa de venit a unor întreprinzători persoane fizice care deţin şi utilizează propriile ambarcaţiuni pe tot timpul anului, uneori asistaţi de unul sau doi cîrmaci, dar de multe ori singuri. Industria piscicolă din întreaga lume a suferit la fel de multe schimbări în ultimii 150 de ani ca orice altă activitate maritimă. Acestea au început odată cu introducerea motoarelor cu abur, creşterea comerţului cu gheaţă (şi mai tîrziu inventarea maşinilor de gheaţă) pentru păstrarea peştelui şi proliferarea unor tipuri noi de unelte de pescuit, mai rezistente. În secolul XX s-a desfăşurat un arsenal de aparaturi sofisticate de direcţionare variind de la sonare pînă la avioane de recunoaştere şi s-au lansat la apă nave-uzină pe care vasele mai mici îşi pot transfera peştele prins pentru prelucrare, permiţîndu-le astfel să rămînă pe mare mai multe luni la rînd. La fel de important pentru globalizarea pieţei de peşte este avionul cu reacţie, care permite vînzarea peştelui la celălalt capăt al lumii în doar 24 de ore după ce a fost descărcat la ţărm.

Principalele instrumente ale pescuitului comercial sînt paragatele, traulele cu panouri şi năvoadele[32]. La nivel artizanal, acestea sînt tehnologii bazate în special pe forţă de muncă avînd ca rezultat venituri destul de limitate, dar sustenabile. Cu toate acestea, începînd cu al Doilea Război Mondial, ele sînt folosite la scară industrială, ceea ce ameninţă însăşi stabilitatea resurselor halieutice. După cum observa un pescar englez ieşit la pensie într-un documentar din 1972:

> Pînă cînd a început [al Doilea Război Mondial], pescuitul încă se făcea ca pe vremuri... A existat o oarecare evoluţie, dar în realitate lucrurile se făceau tot cam

ca în Galileea, pentru că setca în derivă era o metodă mai primitivă de pescuit. Aruncai plasele şi aşteptai pînă cădea heringul în ele... Rezultatul era, desigur, că nu prindeam toţi heringii. Prindeam doar o parte, ceea ce era o idee destul de bună, deoarece întotdeauna rămînea şi pentru la anul... De la sfîrşitul războiului au început să se facă ravagii. Atunci a avut loc masacrul final[33].

O inovaţie a fost introducerea uneltelor de pescuit cu nailon, care a făcut posibilă fabricarea unor plase şi odgoane mult mai lungi decît permiteau fibrele naturale. Astăzi paragatele pot măsura pînă la 100 de kilometri lungime, cu odgoane mai scurte şi cîrlige cu nadă fixate la intervale regulate. Paragatele sînt în general folosite la pescuitul anumitor specii, fie peşti pelagici precum tonul şi peştele-spadă, fie specii demersale cum ar fi codul şi egrefinul, dar prind şi cantităţi enorme de peşti şi alte animale care nu sînt vizate, inclusiv rechini, ţestoase marine şi albatroşi. Un efect şi mai distructiv asupra mediului îl au traulele, plase în formă de sac late cît un teren de fotbal concepute pentru a fi tîrîte pe fundul mării, prinzînd cod, peşte-undiţar, batog, creveţi şi alte specii. Considerate în mod unanim forma cea mai distructivă de pescuit, impactul lor asupra fundului oceanului a fost asemănat cu defrişarea unei păduri[34], traulele fiind direct implicate în distrugerea unor recifuri de corali şi a altor habitate submarine.

Deşi apetitul tot mai mare pentru peşte este impulsul major din spatele extinderii activităţilor de pescuit în ultimii ani[35], 20% din peştele prins este pur şi simplu măcinat pentru a face făină de peşte şi aproximativ 7% sînt capturi accidentale nedorite – aceşti peşti se aruncă înapoi în mare, morţi sau aproape morţi. Oamenii de ştiinţă evaluează resursele halieutice încă din secolul al XIX-lea şi în ultimele decenii Organizaţia pentru Alimentaţie şi Agricultură a Naţiunilor Unite a preluat conducerea în monitorizarea pescuitului la nivel mondial, elaborînd programe de gestionare, stabilind zone marine protejate în care pescuitul nu este permis, astfel încît anumite specii epuizate să se refacă, şi reglementînd tipurile de unelte de pescuit care pot fi utilizate. De asemenea, ia măsuri drastice împotriva pescuitului ilegal,

nedeclarat şi nereglementat[36], care poate reprezenta cea mai mare ameninţare la adresa viabilităţii pe termen lung a multor specii. Ca şi în cazul transportul comercial, cea mai bună abordare pentru rezolvarea celor mai dificile probleme cu care se confruntă pescuitul şi cei care lucrează în acest sector s-a dovedit a fi cooperarea internaţională stabilită de comun acord în cadrul diferitelor convenţii privind pescuitul în marea liberă. Acordul privind conservarea şi gestionarea populaţiilor transzonale şi a stocurilor de peşti mari migratori[37], de exemplu, abordează în special populaţiile de peşti de la graniţa dintre zona economică exclusivă a unei naţiuni (ZEE)[38] – o zonă maritimă care se extinde pînă la 200 de mile în larg – şi marea liberă, precum şi peştii care de obicei migrează între ZEE naţionale şi marea liberă. Acordul vizează instituirea unei baze pentru conservarea resurselor de pescuit, îmbunătăţind măsurarea stocurilor de peşti şi stabilind cote de pescuit, organizaţii regionale pentru pescuit şi mecanisme de asigurare a respectării normelor, inclusiv dreptul de a urca la bordul vaselor şi a le inspecta.

Consecinţele neintenţionate ale pescuitului industrial nu s-au limitat la mediul înconjurător. Dorinţa de a avea bărci mai mari şi unelte de pescuit mai avansate şi mai rezistente au transformat pescuitul într-o activitate cu investiţii de capital tot mai mari care i-au marginalizat pe mulţi pescari, în acelaşi mod în care marinarii Evului Mediu au devenit, din membri ai companiei căreia îi aparţinea nava, simpli angajaţi în cadrul echipajului. În mod tradiţional, pescuitul era o afacere fundamental democratică în care membrii echipajului primeau cîte o parte fixă din peştii prinşi şi contribuiau la cheltuielile ambarcaţiunii proporţional cu partea din profit pe care o primeau[39]. Acum însă mulţi pescari lucrează pentru salarii fixe în calitate de angajaţi pe ambarcaţiuni ai căror proprietari nu sînt legaţi de această industrie decît ca investitori. Nesiguranţa vieţii în industria pescuitului este accentuată de nesfîrşitele improvizaţii ale guvernelor cînd vine vorba de cerinţele legate de uneltele de pescuit (pentru a reduce capturile accidentale, de exemplu) şi

limitele de captură, ceea ce poate duce la interzicerea exploatării unor întregi zone de pescuit, lăsîndu-i astfel pe pescari fără mijloacele de existenţă. Cazul Statelor Unite şi al Canadei este instructiv. În anii 1960, flote străine dotate cu nave-uzină au năvălit în Golful Maine, unde capturile de egrefin, hering şi cod au scăzut dramatic. În Statele Unite, legislaţia votată în Congres a interzis navelor de pescuit străine să opereze în cadrul ZEE, dar aceasta a fost o soluţie mai degrabă politică decît ştiinţifică, nefăcînd mare lucru pentru a uşura presiunea exercitată asupra stocurilor de peşte de către pescarii americani. În mod similar, În Canada pescuitul codului a scăzut atît de vertiginos, încît în 1996 guvernul canadian a interzis pescuitul codului[40], cu un cost de aproximativ 20.000-30.000 de locuri de muncă, la nici cinci sute de ani după ce relatările lui Matthew Cabot despre abundenţa codului deschiseseră America de Nord explorării de către europeni.

Statele Unite ale Americii au fost în măsură să-şi definească şi să-şi ceară dreptul la ZEE parţial şi datorită faptului că sînt o superputere mondială. Cetăţenii unor ţări de la celălalt capăt al spectrului geopolitic – state eşuate precum Somalia, unde autoritatea centrală s-a prăbuşit în 1995 – nu au astfel de opţiuni. Profitînd de lipsa unui guvern în Somalia, flote străine s-au năpustit asupra coastei somaleze, deseori în apele teritoriale, şi au început să supraexploateze stocuri pe care comunităţile din zonele de coastă începuseră recent să le exploateze şi ele. Fără o pază de coastă care să le protejeze interesele şi fără să-şi poată face auzită vocea în comunitatea internaţională, pescarii locali au început să sechestreze nave străine de pescuit şi echipajele lor, cerînd o răscumpărare în schimbul acestora[41]. Acest tip de piraterie revanşardă a atras rapid interesul unor şefi militari locali, al unor terorişti şi al altora, care şi-au extins raza operaţiunilor, capturînd fără discriminare orice vas, de la portcontainere şi petroliere pînă la nave de croazieră şi iahturi private, indiferent de pavilion. Deşi aceasta a devenit o problemă evidentă, principala cauză, şi anume pescuitul ilegal, este o

ameninţare mult mai îngrijorătoare la adresa bunurilor comune globale.

Flota mondială în era nucleară

Dispoziţiile convenţiei SOLAS privind navele cu propulsie nucleară sînt cel mai puţin aplicate dintre toate prevederile convenţiei, însă au fost formulate ca reacţie la una dintre reuşitele inginereşti cele mai sofisticate din punct de vedere tehnic din perioada postbelică, la care s-a ajuns aproape simultan în Statele Unite şi în Uniunea Sovietică. În Statele Unite forţa motoare a fost Hyman G. Rickover, care a luat pentru prima dată în considerare propulsia nucleară pentru nave în calitate de ofiţer de marină repartizat la reactorul Comisiei pentru Energie Atomică din Oak Ridge, Tennessee, în 1946. Aflat la conducerea Diviziei pentru Energie Nucleară din cadrul Biroului Naval al marinei militare şi, în acelaşi timp, al Autorităţii pentru Reactoare Navale din cadrul Comisiei pentru Energie Atomică, Rickover a elaborat planuri pentru primul vas cu propulsie nucleară din lume, submarinul USS *Nautilus*, construit în 1955.

Un avantaj al combustibilului nuclear faţă de combustibilii fosili este că produce căldură pentru a genera abur prin fisiune, şi nu prin ardere. Fără să necesite oxigen, un submarin cu propulsie nucleară poate rămîne scufundat practic la infinit, iar în 1960 USS *Triton* a făcut pentru prima dată înconjurul lumii pe sub apă[42], străbătînd 27.723 de mile în mai puţin de 61 de zile. Energia nucleară prezenta altă atracţie pentru sovietici, care se bazau pe transportul maritim pentru a ajunge la teritoriile bogate în resurse, dar aproape imposibil de străbătut din nordul Siberiei. Deoarece combustibilul nuclear poate ţine şi un deceniu sau mai mult, nu mai era nevoie de depozitarea periodică a unor stocuri de combustibil în porturi înconjurate de gheţuri la care se ajungea aproape la fel de greu şi pe uscat, şi pe mare. Mai mult

decît atît, le permitea navelor să fie mai rapide şi mai puternice. Prima navă de suprafaţă cu propulsie nucleară, spărgătorul de gheaţă *Lenin*[43], a fost lansată la apă la doi ani după *Nautilus*, iar în 1960 a deschis calea unor nave comerciale pentru a deservi porturile Dikson şi Dudinka în mod regulat. Cu timpul, sezonul de navigaţie pe ruta maritimă nordică s-a prelungit de la două la zece luni, iar *Arktika* a fost prima navă de suprafaţă care a ajuns la Polul Nord geografic în 1977, la 19 ani după ce *Nautilus* îl traversase pe sub apă. Odată cu retragerea banchizei din cauza schimbărilor climatice, transportatorii ruşi speră să exploateze Pasajul de Nord-Est dintre Europa şi Asia, care este mai scurt, adică o distanţă de aproximativ 6.750 de mile, comparativ cu 11.000 de mile prin Canalul Suez.

Publicul a fost întotdeauna suspicios faţă de navele de suprafaţă cu propulsie nucleară, iar în afară de flota rusească de spărgătoare de gheaţă au mai fost construite doar patru vase în scopuri nemilitare, două dintre ele fiind nave experimentale. Dar marinele militare şi guvernele netransparente sînt mai puţin inhibate de sensibilităţile publicului. În 1966-1967, un accident nuclear a provocat moartea a 30 de membri ai echipajuluilui de pe *Lenin*, fapt muşamalizat timp de decenii, ceea ce a permis Uniunii Sovietice să construiască în continuare spărgătoare de gheaţă cu propulsie nucleară fără prea multe investigaţii. În total, în afară de 35 de nave de suprafaţă cu propulsie nucleară – inclusiv 11 portavioane americane –, au fost construite aproape 500 de submarine cu propulsie nucleară, majoritatea de către fosta Uniune Sovietică şi Statele Unite ale Americii. În ciuda beneficiilor concrete asociate cu energia nucleară, aceste flote sînt cunoscute nu atît pentru instalaţiile de propulsare, cît mai degrabă pentru armele lor nucleare, care le permit să proiecteze o forţă copleşitoare, în unele cazuri la mii de kilometri. Strategia navală nucleară a implicat o deviere aproape completă de la felul cum mergeau lucrurile pînă atunci. Deşi Statele Unite şi NATO s-au preocupat de protejarea comerţului mondial, în special a celui cu petrol, şi de descurajarea unui atac sovietic asupra Europei de

Vest sau a Statelor Unite, atenţia s-a concentrat curînd asupra desfăşurării unor rachete balistice convenţionale, care prin anii 1990 aveau raze de acţiune de peste 6.000 de mile. În esenţă, submarinele deveniseră nişte baze de rachete mobile.

Aceasta nu era singura lor funcţie, fiind proiectate „submarine de atac" pentru operaţiuni împotriva altor submarine şi unităţi de suprafaţă. Însă au existat foarte puţine conflicte navale pe marea liberă după al Doilea Război Mondial, cel mai important fiind războiul anglo-argentinian din 1982 pentru controlul Insulelor Falkland, cea mai teribilă confruntare implicînd scufundarea contratorpilorului *General Belgrano*, din al Doilea Război Mondial, de către o torpilă convenţională lansată de submarinul cu propulsie nucleară HMS *Conqueror*. În cea mai mare parte, s-au întreprins operaţiuni ofensive pe mare în sprijinul unor operaţiuni terestre, mai ales în Războiul din Vietnam, în timpul invaziilor Statelor Unite în Irak din 1990 şi 2003 şi în Afganistan în 2001. În toate aceste războaie au fost lansate rachete şi avioane de pe nave, submarine şi portavioane împotriva unor ţinte terestre – Afganistanul nu are ieşire la mare – în sprijinul unor forţe terestre. În esenţă, aceasta este o justificare a strategiei susţinute de Francisco de Almeida, primul vicerege al Portugaliei în India: „Toate forţele voastre ar trebui să fie pe mare, pentru că, dacă nu sîntem puternici acolo... fortăreţele terestre nu vă vor fi de prea mare folos".

Aşa cum era şi cazul Portugaliei în secolul al XVI-lea, flota americană există pentru a transmite ideea de putere şi a proteja comerţul, nu pentru a lupta cu flote de aceeaşi capacitate, pentru că nu există nici una. Cu 11 portavioane – cît au la un loc toate celelalte marine militare din lume – şi o cerere de buget de 176 de miliarde de dolari pentru 2012, aproape dublu faţă de bugetul entităţii *militare* (marină militară, armată şi forţe aeriene) aflate pe locul al doilea în lume ca mărime, forţele navale ale Statelor Unite sînt aproape incomparabil mai mari ca dimensiuni şi mai puternice decît oricare altele. Însă, cu toate atuurile lor maritime, în ultimii ani s-au dovedit uimitor de ineficiente în exercitarea

tipului de forţă asociată de-a lungul istoriei cu marinele militare, chiar şi într-un aspect atît de simplu cum este eradicarea pirateriei. Acest lucru este cauzat parţial de componenţa forţelor navale ale Statelor Unite, care nu sînt potrivite pentru astfel de misiuni, şi parţial de anumite schimbări în dreptul internaţional. După încheierea Războiului Rece lumea nu mai este asaltată de acel gen de tensiuni militare bilaterale între state-naţiuni cu aspiraţii globale caracteristice celor 350 de ani anteriori. Activînd într-un nou cadru de acorduri maritime multilaterale ce respectă mediul, siguranţa şi drepturile şi responsabilităţile naţiunilor suverane – regim ce reflectă un consens crescînd asupra ideii că marea este un bun comun global –, nici chiar superputerile ca SUA nu pot menţine securitatea decît prin împărtăşirea responsabilităţilor.

Colaborarea în limitele dreptului internaţional este susţinută în mod activ de multe ţări care deţin o marină militară de dimensiuni mai mici decît cea a Statelor Unite, dar aceasta nu este o reluare a dezbaterii dintre „puterea maritimă prevalentă" a lui Mahan şi „strategia celor slabi" lansată de Jeune Ecole, pentru că merge dincolo de utilizarea marinei militare în conflictele tradiţionale. Una dintre cele mai clare formulări ale acestei perspective i-a aparţinut şefului de atunci al operaţiunilor navale, amiralul Michael Mullen. „Dacă ne combinăm avantajele", a declarat el în cadrul unui Simpozion Internaţional al Puterilor Maritime în 2005, „îmi imaginez o forţă navală formată din 1.000 de nave – o flotă de disuadare, dacă vreţi, formată din cele mai bune capabilităţi ale tuturor marinelor militare din lume care iubesc libertatea... Această flotă de 1.000 de nave ar integra capabilităţile serviciilor maritime pentru a crea o forţă complet interoperabilă – un oraş internaţional pe mare. Aşadar, aceasta impune o nouă – sau nu atît de nouă, ci mai degrabă foarte diferită – imagine a puterii maritime"[44]. Acest sentiment şi-a găsit o expresie suplimentară într-un document care stabileşte o strategie comună, semnat de forţele navale ale Statelor Unite, paza de coastă şi puşcaşii marini şi care se axează

pe „sistemul global format din reţele interdependente de comerţ, finanţe, informaţii, legi, oameni şi guvernare”[45] ce sînt vitale pentru interesul naţional.

Faptul că structura materială a forţelor navale ale Statelor Unite seamănă şi va continua să semene cu flotele din alte vremuri reflectă într-o anumită măsură simplul fapt că durata de viaţă a navelor militare – şi a doctrinelor navale – este de mai multe decenii. Chiar şi în lipsa opoziţiei interne inevitabile faţă de renunţarea la aceste embleme evidente ale capacităţii militare, industriale şi naţionale în favoarea unei flote mai adecvate nevoilor ţării, ele vor exista încă mult timp. Dacă fraza lui Mullen este cea care va lansa 1.000 de nave rămîne de văzut. Atît timp cît Statele Unite deţin o flotă care poate proiecta imaginea puterii militare americane în toată lumea în condiţii de impunitate, alte puteri vor fi greu de convins că nu ar trebui să concureze cu forţele navale ale Statelor Unite aşa cum sînt acum, ci aşa cum ar putea fi în viitor. Şi nici nu este evident că Statele Unite ar accepta condiţii mai echitabile. Dar se cuvine ca SUA şi alte naţiuni să ia în considerare fezabilitatea politică şi diplomatică a unei „forţe navale formate din 1.000 de nave”, multinaţională, pentru că cele mai mari ameninţări pe mare – printre care contrabanda, pirateria şi pescuitul excesiv – nu ţin de un stat anume şi sînt de natură mai degrabă infracţională decît politică. Indiferent de originea lor, aşa cum a spus Mullen, „provocările sînt prea diverse pentru a le aborda de unul singur şi necesită mai multe capabilităţi şi resurse decît poate asigura o singură naţiune”[46].

Istoria lumii din ultima jumătate de secol a avut o vigoare incomparabilă declanşată de nenumărate forţe, nu în ultimul rînd de activitatea maritimă în toate formele sale. Dacă luăm ca standarde expansiunea economică şi eficienţa mecanică, povestea ne oferă o relatare simplă a progresului. De-a lungul a mii de ani, volumul comerţului maritim a crescut de la zero la mai mult de 2,6 miliarde de tone pe an în 1970. În cele patru decenii care s-au scurs de atunci, această cifră a crescut de peste trei ori, la peste opt miliarde de tone[47], în timp ce navele au

devenit mai mari şi mai rapide, dar în acelaşi timp mai sigure ca niciodată. În acest proces, activitatea maritimă a grăbit globalizarea, fiind totodată ea însăşi globalizată. Cele mai multe nave şi echipaje au ajuns anonime, deposedate de identitatea lor naţională de către pavilioanele de convenienţă şi invizibile prin mutarea lor în situri industriale în paragină de la marginile porturilor pe care le deservesc.

Unii susţin că aceste schimbări au privat lumea maritimă de romantismul şi atracţia ei, dar pentru mulţi experienţa mării nu a avut niciodată nimic romantic – poate promisiunea unei vieţi mai bune într-o nouă ţară, veşti bune din străinătate sau simplul profit. Totuşi, marea nu le promitea nimic sclavilor, hamalilor, servitorilor angajaţi cu contract sau celor deposedaţi de bunurile lor, şi în toate culturile au existat oameni care au blestemat comerţul maritim pentru că a adus oameni şi idei străine nocive, boli fatale şi duşmani nemiloşi de dincolo de mare. În acelaşi timp, am descoperit că marea, deşi capricioasă şi neiertătoare, este un mediu fragil vulnerabil la distrugerea de către om la o scară la fel de greu de imaginat pentru strămoşii noştri ca şi navele şi alte tehnologii pe care le-am creat pentru a face acest lucru posibil.

Navigaţia reprezintă una dintre cele mai vechi preocupări colective ale omenirii, beneficiile acesteia fiind foarte frumos rezumate de istoricul bizantin Georgios Pachymeres:

> Navigaţia este un lucru nobil, mai folositor pentru omenire decît toate celelalte. Cu ajutorul ei se exportă ceea ce e de prisos, se aduce ceea ce lipseşte, imposibilul devine posibil, oameni din felurite ţări se întîlnesc şi orice insulă neprimitoare devine parte a uscatului, cei care navighează dobîndesc cunoştinţe noi, manierele devin mai rafinate, oamenii se bucură de armonie şi civilizaţie şi li se întăreşte spiritul, punînd laolaltă tot ce e mai uman în ei[48].

Beneficiile activităţilor maritime nu sînt atît de uniform repartizate cum sugerează Pachymeres, dar forţa probantă a datelor sugerează că majoritatea oamenilor sînt de acord cel puţin tacit cu această evaluare optimistă. Elementele noi faţă de acum opt secole, cînd au fost scrise aceste rînduri, sînt o conştientizare globală a mării şi înţelegerea tot mai clară faptului

că istoria maritimă oferă o perspectivă inestimabilă asupra istoriei lumii şi asupra noastră.

Note

Introducere

1. Harding, „Organizational Life Cycles”, 7.
2. Expresia apare în titlul unei colecţii de eseuri editate de John B. Hattendorf, *Maritime History*, vol. 2, *The Eighteenth Century and the Classic Age of Sail* (Malabar, FL: Krieger, 1997).
3. Toynbee, „My View of History”, 10, în Manning, *Navigating World History*, 41. În acelaşi spirit, Nicholas Rodger notează că „istoria navală este cu siguranţă una dintre puţinele teme istorice în care există autori care cred încă în ideea că succesul sau eşecul poate fi explicat prin referinţe, explicite sau implicite, la superioritatea înnăscută a caracterului naţional” („Considerations”, 118).
4. Mookerji, *Indian Shipping* (1912); G.A. Ballard, *Rulers of the Indian Ocean* (Londra: Duckworth, 1927); Hadi Hasan, *A History of Persian Navigation* (1928); K.M. Panikkar, *India and the Indian Ocean: an Essay on the Influence of Sea Power on Indian History* (Londra: Allen & Unwin, 1945); Hourani, *Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times* (1951), şi Needham *et al.*, *Science and Civilization in China*, vol. 4, partea a III-a, *Civil Engineering and Nautics* (1971).
5. Neal Ascherson, *Black Sea* (New York: Hill and Wang, 1995); Braudel, *The Mediteranean*; Paul Butel, *The Atlantic*, trad. Iain Hamilton Grant (Londra: Routledge, 1999); Nigel Calder, *The English Channel* (New York: Viking, 1986); K.N. Chaudhuri, *Trade and Civilization in the Indian Ocean: an Economic History from the Rise of Islam to 1750* (Cambridge: Cambridge University Press, 1985); Charles H. Cotter, *The Atlantic Ocean* (Glasgow: Brown and Ferguson, 1974); Richard Hall, *Empires of the Monsoon: A History of the Indian Ocean and Its Invaders* (Londra: HarperCollins, 1996); Pergrine Horden şi Nicholas Purcell, *The Corrupting Sea: a Study of Mediterranean History* (Londra: Blackwell, 2000); Paul Jordan, *North Sea Saga* (New York: Pearson-Longman, 2004); Milo Kearny, *The Indian Ocean in World History* (Londra: Routledge, 2003); Charles King, *The Black Sea: A History* (New York: Oxford

University Press, 2004); Kirby şi Hinkkanen, *The Baltic and North Seas*; Matti Klinge, *The Baltic World*, trad. Timothy Binham (Helsinki: Otava, 1995); Predrag Matvejevic, *Mediterranean: A Cultural Landscape* (Berkeley: University of California Press, 1999); Walter A. McDougall, *Let the Sea Make a Noise: A History of the North Pacific from Magellan to MacArthur* (New York: Basic Books, 1993); McPherson, *The Indian Ocean*; Palmer, *The Baltic*; Pearson, *The Indian Ocean*; Pryor, *Geography, Technology and War*; Himanshu Prabha Ray, *Archaeology of Seafaring: The Indian Ocean in the Ancient Period* (New Delhi: Pragati, 1999); Auguste Touissant, *History of the Indian Ocean* (Londra: Routledge, 1996), şi Villiers, *Monsoon Seas*.

6. „All sea is sea", în Jay, *Greek Anthology*, 7.639 (p. 195).
7. Coran 31,31.
8. Diamond, *Guns, Germs, and Steel*, 78 şi 241, 313, 341-342, 359 [ed. rom.: *Viruşi, arme şi oţel. Soarta societăţilor umane*, trad. de Mircea Ştefancu şi Teodor Fleşeru, Bucureşti, Allfa, 2010].
9. Roberts, *History of the World*, xiv.
10. Rodger, „Considerations", 128.

1. Calea apelor

1. Ellmers, „Beginning of Boatbuilding in Central Europe", 11-12.
2. Jean-Louis Caro, în Bougainville, *Pacific Journal*, 200.
3. Cook, *Journals*, vol. 1, *Voyage of the Endeavour*, 154; Irwin, *Prehistoric Exploration*, 13-16.
4. Kirch, *On the Road of the Winds*, 238; Lewis, *We, the Navigators*, 16-17; şi Irwin, *Prehistoric Exploration*, 13-16.
5. Kirch, *On the Road of the Winds*, 68.
6. Horridge, „Story of Pacific Sailing Canoes", 541.
7. Kirch, *On the Road of the Winds*, 68-69; Irwin, *Prehistoric Exploration*, 18-23.
8. Kirch, *On the Road of the Winds*, 88.
9. *Ibid.*, 93-95, 209-210.
10. *Ibid*., 231; un scenariu alternativ, 245.
11. *Ibid*., 170; Irwin, *Prehistoric Exploration*, 126-127.
12. Kirch, *On the Road of the Winds*, 97; Irwin, *Prehistoric Exploration*, 42.
13. Hornell, *Water Transport*, 253.
14. M-am bazat pe descrierea din cartea lui Buck, *Coming of the Maori*, 5-7; pentru o altă interpretare şi alte legende înrudite, vezi Walker, *Ka Whawhai Tonu Matou*, 34-43.
15. Irwin, *Prehistoric Exploration*, 104-110.
16. De exemplu, dimensiunea medie a celor 48 de insule din Statele Federale ale Micronezie este de 14,4 kilometri pătraţi, însă dimensiunea mediană este de numai

1,5 kilometri pătraţi; doar şase sînt mai mari de 10 kilometri pătraţi şi doar trei mai mari de 100 de kilometri pătraţi.

17. McGrail, *Boats of the World*, 342-345.
18. În *Robinson Crusoe* (1719), Daniel Defoe scrie: „Vînturile [din Marea Chinei] păreau să fie mai mereu împotriva noastră, suflînd aproape cu puterea unui Alizeu, cum îl numim noi, din est şi din est-nord-est”.
19. Lewis, *We, the Navigators*, 196.
20. *Ibid*., 224-661; Genz, „Oceania”, 146.
21. Lewis, *We, the Navigators*, 174.
22. *Ibid*., 173-179.
23. *Ibid*., 312-326. Literal, „stea a bucuriei”, *Hokule'a* este altfel cunoscută şi ca Arcturus. Societatea de Voiaj Polineziană este o sursă excelentă de informaţii despre navigaţia tradiţională în Pacific şi în general despre construcţia de ambarcaţiuni. Prezentarea cea mai cuprinzătoare a construcţiei de ambarcaţiuni din Pacific rămîne cea a lui Haddon şi Hornell, *Canoes of Oceania*. Cea a lui McGrail, *Boats of the World*, 311-345, este mai accesibilă şi actualizată.
24. „Pius Mau Piailug”.
25. McGrail, *Boats of the World*, 324-326.
26. *Ibid*., 338; Kirch, *On the Road of the Winds*, 109-111.
27. Fladmark, „Routes”; Erlandson *et al*., „Kelp Highway Hypothesis”.
28. Arnold şi Bernard, „Negotiating the Coasts”, 110.
29. Carvajal, *Discovery of the Amazon*, 99.
30. Moseley, *Maritime Foundations of Andean Civilization*, 7-17.
31. Moseley, *Incas and Their Ancestors*, 47.
32. Stanish, „Origins of State Societies in Ancient Peru”, 45-48.
33. Zeidler, „Maritime Exchange in the Early Formative Period”, 252.
34. Mann, *1491*, 280-311.
35. Carvajal, *Discovery of the Amazon*, 199.
36. *Ibid*., 201.
37. *Ibid*., 218.
38. Callaghan, „Prehistoric Trade Between Ecuador and West Mexico”, 798.
39. Coe, „Archaeological Linkages”, 394-396; Anawalt, „Ancient Cultural Contacts”.
40. Shimada, „Evolution of Andean Diversity”, 430-436.
41. Edwards, *Aboriginal Watercraft.*
42. Salazar de Villasante, în *ibid*., 62.
43. Jorge Juan y Santacilia, *Relación Histórica del Viage a la América Meridional* (1748), în Edwards, *Aboriginal Watercraft*, 73-74 şi n. 33. Juan y Santacilia avea să devină constructorul principal al flotei spaniole, iar tratatul său de construcţie a navelor maritime în două volume, *Examen maritime, théorico práctico…* (1771) s-a tipărit timp de 50 de ani. Vezi Ferreiro, *Ships and Science*, 272-275.
44. Callaghan, „Prehistoric Trade Between Ecuador and West Mexico”, 801-803.
45. Chapman, „Port of Trade Enclaves in Aztec and Maya Civilization”, 131-142.

46. Epstein, „Sails in Aboriginal Mesoamerica”.
47. Allaire, „Archaeology of the Caribbean Region”, 711-112.
48. Colón, *Life of the Admiral Christopher Columbus*, cap. 89 (pp. 231-232).
49. Wheeler *et al.*, „Archaic Period Canoes”.
50. McGrail, *Boats of the World*, 172-180.
51. Fisher, „Northwest from the Beginning of Trade”, 120-124.
52. De Voto, *Journals of Lewis and Clark*, 4 noiembrie 1805 (p. 275).
53. McGrail, *Boats of the World*, 172.
54. De Voto, *Journals of Lewis and Clark*, 4 noiembrie 1805 (p. 276); Ames, „Going by Boat”, 27-28, 31-32.
55. De Voto, *Journals of Lewis and Clark*, 1 februarie 1806 (pp. 316-317).
56. Chapelle, „Arctic Skin Boats”, 174-211.
57. Snow, „First Americans”, 186-193.
58. Martin Pring, „A Voyage for the discouerie of the North part of Virginia”, în Quinn şi Quinn, *English New England Voyages*, 222.
59. Adney şi Chapelle, *Bark Canoes and Skin Boats*, 14-15, 29.
60. McPhee, *Survival of the Bark Canoe*, 50.
61. *Ibid.*, 21.
62. Adney şi Chapelle, *Bark Canoes and Skin Boats*, 135.
63. Fernando Librado, în Hudson *et al.*, *Tomol*, 39.

2. Fluviul şi mările Egiptului antic

1. În Jenkins, *Boat Beneath the Pyramid*, 53.
2. În Lipke, *Royal Ship of Cheops*, 2.
3. Wilkinson, *Early Dynastic Egypt*, 346-360.
4. Montet, *Everyday Life in Ancient Egypt*, 173, notă.
5. Wilkinson, *Early Dynastic Egypt*, 58.
6. Ward, *Sacred and Secular*, 12. Relicvele de corăbii egiptene din Antichitate includ 14 coci din Abydos, două din Gizeh (una neexcavată), cinci sau şase din Dahshur (patru expuse la Cairo, Pittsburgh şi Chicago), o parte a unei coci din secolul al V-lea î.e.n. din Mataria, lîngă Cairo, şi o colecţie de coaste de corabie din Lisht.
7. Landström, *Ships of the Pharaohs*, 41, 94-97.
8. Hornell, *Water Transport*, 46, 49; Johnstone, *Sea-craft of Prehistory*, 10, 70.
9. Carter, „Boat-Related Finds”, 91. Acest disc din ceramică înfăţişează un catarg bipod, fără pînză.
10. O’Connor, „Boat Graves and Pyramid Origins”; Pierce, „After 5,000-Year Voyage”; Ward, „World’s Oldest Planked Boats”.
11. În secolul al XIV-lea, Ibn Battuta scria: „Corăbiile indiene şi yemenite sînt împletite

[cu frînghii], fiindcă marea aceea [Marea Roşie] este plină de recife, iar dacă o corabie ar fi fixată cu piroane de fier, s-ar rupe atunci cînd s-ar lovi de pietre, pe cînd dacă e prinsă cu frînghii capătă o anumită elasticitate şi nu se dezmembrează". *Travels*, 4: 827.

12. Ward, *Sacred and Secular*, 140.
13. *Ibid*., 124.
14. Severin, *Sindbad Voyage*, 40 [ed. rom.: Severin, *Expediţia Sindbad*, trad. de Adina Arsenescu, Bucureşti, Universal Dalsi, 1987, 41]: „Kunhikoya m-a anunţat că îmi vor trebui vreo 1.500 de legături de frînghie din nucă de cocos pentru coaserea navei de care aveam nevoie. Am calculat lungimea totală şi am ajuns la cifra de 400 de mile. Părea o cantitate imensă, dar în cele din urmă s-a dovedit că avea dreptate".
15. În Breasted, *Ancient Records of Egypt*, vol. 1, §746 (p. 326).
16. Ward, *Sacred and Secular*, 6.
17. Jenkins, *Boat Beneath the Pyramid*; Landström, *Ships of the Pharaohs*, şi Lipke, *Royal Ship of Cheops.*
18. În Simpson, *Literature of Ancient Egypt*, 17.
19. În Landström, *Ships of the Pharaohs*, 62.
20. Habachi, „Two Graffiti at Sehel", 99. O inscripţie se referă la „două obeliscuri măreţe, cu înălţimea de 108 coţi" (57 de metri), care probabil că ar fi cîntărit 2.400 de tone fiecare şi ar fi necesitat o barjă lungă de 95 de metri şi lată de 32 de metri, cu un deplasament maxim de 7.300 de tone şi un pescaj de 3 metri. Pentru dimensiunile barjei lui Hatshepsut, vezi Landström, *Ships of the Pharaohs*, 129-130.
21. Pliny, *Natural History*, 36.14 (vol. 10:29) [ed. rom.: Plinius, *Naturalis historia. Enciclopedia cunoştinţelor din Antichitate*, vol. I-VI, trad. de Ioana Costa, Ştefania Ferchedău, Vichi-Eugenia Dumitru, Ioana Manolescu şi Tudor Dinu, Iaşi, Polirom, 2002-2005, vol. VI: p. 180].
22. Wehausen *et al.*, „Colossi of Memnon and Egyptian Barges". Statuile îl reprezintă pe Amenhotep al III-lea (1410-1372 î.e.n.), însă vizitatorii greci de mai tîrziu consideră că îl reprezintă pe Memnon, un rege etiopian pe care Ahile l-a omorît la Troia. Vezi Casson, *Everyday Life in Ancient Egypt*, 141.
23. Herodotus, *Histories*, 2.96 (p. 119) [ed. rom.: Herodot, *Istorii*, trad. de Felicia Vanţ-Ştef, Adelina Piatkowski, Bucureşti, Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, vol. I-II, 1961, vol. I: p. 172].
24. *Ibid*.
25. În Landström, *Ships of the Pharaohs*, 62. Egiptenii foloseau două unităţi de măsură numite coţi, una egală cu 0,45 centimetri şi cotul regal de 0,525 metri; Wachsmann, *Seagoing Ships*, 345, n. 16.
26. În Pritchard, *Ancient Near East*, 1: 259.
27. Ward, *Sacred and Secular*, 8-9.
28. În Brestead, *Ancient Records of Egypt*, vol. 1, §322 (p. 148).
29. „Tale of the Eloquent Peasant", în Simpson, *Literature of Ancient Egypt*, 25-44, mai ales 33, 36. Ma'at era atît conceptul, cît şi zeiţa ordinii şi dreptăţii universale.

30. În Breasted, *Ancient Records of Egypt*, vol. 2, §341 (p. 143).
31. Vezi, de exemplu, Sofocle, *Oedip rege*, II.27-30 (420 î.e.n.); Platon, *Republica*, 6.488 (340 î.e.n.); Horaţiu, *Ode*, 1.14 (23 î.e.n.); Sebastian Brant, *Das Narrenschiff* (*Corabia nebunilor*, 1494); şi Whitman, *Leaves of Grass*, 262-263: „O Captain! My Captain!" la moartea lui Abraham Lincoln (1865). Explicînd scopul adunării corăbiilor tradiţionale cu pînze pentru Operaţiunea Sail 1976 ca mijloc de consolidare a bunelor relaţii internaţionale, istoricul maritim Frank O. Braynard scria: „Cu toţii sîntem navigatori ai corabiei Pămînt".
32. În Brestead, *Ancient Records of Egypt*, vol. 1, §322 (p. 148).
33. În *ibid*., vol. 1, §353 (p. 161).
34. Redford, *Egypt, Canaan, and Israel*, 22.
35. În Wachsmann, *Seagoing Ships*, 9. Piatra de la Palermo este o listă a faraonilor şi a activităţilor lor din perioada predinastică pînă la mijlocul celei de a Cincea Dinastii.
36. În Wachsmann, *Seagoing Ships*, 12-18.
37. Casson, *Ancient Mariners*, 17-18; Wachsmann, *Seagoing Ships*, 298.
38. În Wachsmann, *Seagoing Ships*, 238.
39. „The Shipwrecked Sailor", în Simpson, *Literature of Ancient Egypt*, 52-53.
40. Wachsmann, *Seagoing Ships*, 18-29.
41. El-Sayed, „Queen Hatshepsut's Expedition".
42. În Breasted, *Ancient Records of Egypt*, vol. 2, §§260-265 (pp. 108-110).
43. Hidrograf al flotei, *Ocean Passages of the World*, 89.
44. Wachsmann, *Seagoing Ships*, 298; Kuhrt, *Ancient Near East*, 169.
45. În Pritchard, *Ancient Near East*, 2: 90-91.
46. Hornung, *History of Ancient Egypt,* 77, 90.
47. Casson, *Ancient Mariners*, 17, 20.

3. Navigaţia în Epoca bronzului

1. Kramer şi Maier, *Myths of Enki*, 3.
2. Dalley, *Myths of Mesopotamia: Epic of Gilgamesh*, tăbliţa XI, p. 110.
3. Carter, „Boat Related Finds", 89-91.
4. Agius, *Classic Ships of Islam*, 129-132; Hornell, *Water Transport*, 101-108.
5. Carter, „Boat-Related Finds", 91-99.
6. West, *East Face of Helicon*, 402-417.
7. Ferry, *Gilgamesh*, 62.
8. *Ibid*., 64 [ed. rom.: *Epopeea lui Ghilgameş*, trad. de Virginia Şerbănescu şi Al. Dima, Bucureşti, Mondero, 1996, 96].
9. În Potts, *Arabian Gulf in Antiquity*, 1:88.
10. În *ibid*., 1:183.

11. În Kuhrt, *Ancient Near East*, 48.
12. În Gadd, „Dynasty of Agade”, 421.
13. Potts, *Arabian Gulf in Antiquity*, 1: 165-167.
14. Deloche, „Geographical Considerations”, 320; Ghosh, *Encyclopedia of Indian Archaeology*, 1: 297, 2: 257-260. Punctul de vedere alternativ care prevalează este că bazinul servea drept sursă de apă potabilă sau irigaţii, o teorie care se potrivea mai bine practicilor vechi şi curente, deşi chiar şi această perspectivă este problematică. Vezi Leshnik, „Harappa ‘Port’ at Lothal”, care merge prea departe, spunînd că „identificarea oraşului Lothal drept centru comercial internaţional” depinde de considerarea bazinului drept doc.
15. Potts, „Watercraft”, 135. Cuvîntul akkadian pentru debarcader sau chei de descărcare, *karum*, a ajuns să denumească secţiunea comercială a unui oraş sau orice asociere a negustorilor care căutau siguranţă colectivă în ţinuturi necunoscute. Vezi Kuhrt, *Ancient Near East*, 92.
16. Cleuziou şi Tosi, „Black Boats of Magan”, 750-752; Vosmer, „Ships in the Ancient Arabian Sea”, 236, şi comunicarea mea, 23 septembrie 2005.
17. În Cleuziou şi Tosi, „Black Boats of Magan”, 747.
18. Dimensiunile sînt: 13 metri lungimea totală, 11,1 metri lungimea la linia de plutire, 3,9 metri lăţimea maximă şi 10,5 tone deplasamentul. Pînza avea 45 de metri pătraţi. Dovezile istorice şi etnografice indică faptul că în Antichitate constructorii de ambarcaţiuni ar fi amestecat diverse materiale în bitumul cu care lucrau, în funcţie de scopul în care era folosit. Vezi Vosmer, „Magan Boat Project”, 51, 53.
19. Vosmer, „Building the Reed-Boat Prototype”, 235.
20. Potts, *Arabian Gulf in Antiquity*, 1: 145; Oppenheim, „Seafaring Merchants of Ur”, 13.
21. Van de Mieroop, *Ancient Mesopotamian City*, 197-198.
22. Potts, *Mesopotamian Civilization*, 133.
23. În Potts, *Arabian Gulf in Antiquity*, 1: 226.
24. Thucydides, *Peloponnesian War*, 1.4 (p. 37) [ed. rom.: Thucydides, *Războiul peloponesiac*, studiu introductiv, traducere, note, indice de N.I. Barbu, Bucureşti, Editura Ştiinţifică, 1966, p. 149].
25. Liritzis, „Seafaring, Craft and Cultural Contact in the Aegean”, 237-243; dar vezi Wiener, „Isles of Crete? The Minoan Thalassocracy Revisited”.
26. Wachsmann, *Seagoing Ships*, 83.
27. Doumas, *Wall-paintings of Thera*; Sheratt, *Wall Paintings of Thera.* Wachsmann, *Seagoing Ships*, 86-122, consideră că scenele sînt ritualice. Pentru termenul „cîrmă laterală”, vezi Mott, *Development of the Rudder*, 6-7.
28. Bass, „Bronze Age Shipwreck”.
29. Pliny, *Natural History*, 5.35.131 (vol. 2: p. 319) [ed. rom.: Plinius, *Naturalis historia. Enciclopedia cunoştinţelor din Antichitate*, vol. I-VI, trad. de Ioana Costa, Ştefania Ferchedău, Vichi-Eugenia Dumitru, Ioana Manolescu şi Tudor Dinu, Iaşi, Polirom, 2002-2005, vol. I: p. 161].
30. Bass, „Cape Gelidonya”; Bass, „Return to Cape Gelidonya” şi Throckmorton, *The Sea*

Remembers, 24-33.

31. În Brestead, *Ancient Records of Egypt*, vol. 3, §574 (p. 241).
32. În Wachsmann, *Seagoing Ships*, 343-344.
33. În *ibid*.
34. Sandars, *Sea Peoples*, 50.
35. În Redford, *Egypt, Canaan, and Israel*, 254.
36. Kuhrt, *Ancient Near East*, 387; alte surse indică 1191 sau 1186 î.e..n.
37. În Redford, *Egypt, Canaan, and Israel*, 256.
38. În Simpson, *Literature of Ancient Egypt*, 142-155.

4. Fenicienii, grecii şi Mediterana

1. Aubet, *Phoenicians*, 12-16.
2. *Ibid*., 35-37.
3. Iezechiel 27,3 [Pentru referinţele la Biblie s-a folosit ediţia din 1995, apărută la Editura Institutului Biblic şi de Misiune al Bisericii Ortodoxe Române, Bucureşti, care reproduce textul ediţiei din 1982; numerotarea psalmilor, dar şi a unor cărţi, capitole sau versete urmează această ediţie, diferind uneori de trimiterile din limba engleză].
4. Patai, *Children of Noah*, 136.
5. Thucydides, *Peloponnesian War*, 1.7 (p. 39) [ed. rom.: Thucydides, *Războiul peloponesiac*, studiu introductiv, traducere, note, indice de N.I. Barbu, Bucureşti, Editura Ştiinţifică, 1966, pp. 150-151].
6. 3Regi 5.
7. 3Regi 9,27, 22,48-49; 2Cronici 8,18, 20,34-37.
8. Isaia 23,7.
9. Aubet, *Phoenicians*, 187-189.
10. *Ibid*., 187-189, 247-249.
11. *Ibid*., 240.
12. Iezechiel 27,12-25. Vezi Tandy, *Warriors into Traders*, 66.
13. Polanyi, „Ports of Trade in Early Societies”, 30, 33.
14. Evelyn White, „Homeric Hymns to Pythian Apollo”, I.219 (p. 341).
15. Îi sînt îndatorat lui Jim Terry pentru această traducere. Vezi Murray, *Early Greece*, 96; Powell, *Homer*, 31-32 şi Tandy, *Warriors into Traders*, 203. Pentru paralela homerică vezi *Iliad*, 11.745-758 (p. 317) [ed. rom.: Homer, *Iliada*, trad. de George Murnu, Bucureşti, Editura pentru Literatură Universală, 1967, 11.614-619, p. 217].
16. Isaia 23,8.
17. Homer, *Odyssey*, 14.321-334 (pp. 310-311) [ed. rom.: Homer, *Odiseea*, trad. de George Murnu, Bucureşti, Editura de Stat pentru Literatură şi Artă, 1956, XIV.385-392, p.

302].

18. *Ibid*., 14.512-14 (p. 316) [ed. rom.: XIV.615-620, p. 309]. Se crede că Tafos a fost o insulă de lîngă coasta de vest a Greciei.
19. Thucydides, *Peloponnesian War*, 1.5 (p. 37) [ed. rom.: p. 149].
20. Casson, *Ancient Mariners*, 41-42, şi smochine, 11-12.
21. Homer, *Iliad*, 2.584-862 (pp. 115-124) [ed. rom.: II.488-751, pp. 37-45].
22. *Ibid*., 1.514-522 (p. 92) [ed. rom.: II.429-433, p. 14].
23. Homer, *Odyssey*, 5.273 (p. 160) [ed. rom.: V.328-329, p. 141]. Vezi Casson, *Ships and Seamanship*, 217-219 şi Wachsmann, *Seagoing Ships*, 227, citîndu-l pe Homer, *Odyssey*, 9.382-388.
24. McGrail, *Boats of the World*, 126, 134-138.
25. Homer, *Odyssey*, 5.303-304 (p. 161) [ed. rom.: V.366-367, p. 142]. Roiul stelar Pleiadele este de altfel cunoscut drept Cele şapte surori, Boarul ca Văcarul sau Plugarul, iar Ursa Mare drept Carul Mare.
26. *Ibid*., 12.77 (p. 273) [ed. rom.: XII.99, p. 289]. Cea mai cunoscută versiune a poveştii lui Iason este *Argonautica* din secolul al III-lea î.e.n., compusă de Apollonius pe cînd locuia la Rodos, care pe atunci ajunsese la apogeul puterii maritime comerciale. Apollonius a fost după aceea bibliotecar la Alexandria.
27. Recent s-a demonstrat că insula antică a Itacăi este reprezentată acum, ca urmare a activităţii seismice, de Peninsula Paliki, care face parte din Insula Cefalonia, şi că Itaca modernă (Ithaki), la est, este Doulichion din Antichitate. Vezi Bittlestone, Diggle şi Underhill, *Odysseus Unbound*.
28. Tandy, *Warriors into Traders*, 72.
29. Werner, „Largest Ship Trackway in Ancient Times”.
30. King, *Black Sea*, xi-xii.
31. Tsetskhladze, „Did the Greeks Go to Cholcis for Metals?”, „Greek Penetration of the Black Sea” şi „Trade on the Black Sea”.
32. Strabo, *Geography*, 7.4.4 (vol. 3: 237) [ed. rom.: Strabon, *Geografia*, traducere, notiţe introductive şi indice de Felicia Vanţ-Ştef, Bucureşti, Editura Ştiinţifică, 1983, vol. 1-3, vol. 2: 181].
33. Pentru o trecere în revistă a incertitudinilor care planează în jurul existenţei şi al datării acestui canal, vezi Redmount, „Wadi Tumilat”.
34. Herodotus, *Histories*, 2.159 (p. 145) [ed. rom.: Herodot, *Istorii*, trad. de Felicia Vanţ-Ştef şi Adelina Piatkowski, Bucureşti, Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, vol. I-II, 1961, p. 175].
35. *Ibid*., 4.42 (p. 229) [ed. rom.: p. 51]. Vezi Lloyd, „Necho and the Red Sea”.
36. Herodotus, *Histories*, 4.43 (p. 229) [ed. rom.: p. 53].
37. *Ibid*., 4.196 (deşi nu îl pomeneşte pe Hanno după nume); Pliny, *Natural History*, 2.67.169 (vol. 1: 305) [ed. rom.: vol. 1: 56]; şi Arrian, *Indica*, 8.43 (vol. 2: 433).
38. Pliny, *Natural History*, 2.67.169 (vol. 1: 305) [ed. rom.: Plinius, *Naturalis historia. Enciclopedia cunoştinţelor din Antichitate*, vol. I-VI, trad. de Ioana Costa, Ştefania Ferchedău, Vichi-Eugenia Dumitru, Ioana Manolescu şi Tudor Dinu, Iaşi, Polirom,

2002-2005, vol. 1: 56]; Avienus, *Ora Maritima*, 114-129, 380-389, 404-415.

39. Plato, *Phaedo*, 109b [ed. rom.: Platon, *Phaidon*, trad. de Petru Creţia, *Opere*, vol. IV, Bucureşti, Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, 1983, pp. 51-140].
40. Studiul cel mai cuprinzător pe această temă a fost realizat de Morrison şi Coates, *Athenian Trireme*. Pentru un alt punct de vedere asupra dezvoltării triremei, vezi Wallinga, „Trireme and History".
41. Casson, *Ships and Seamanship*, 77.
42. Morrison şi Coates, *Athenian Trireme*, 94-106; Casson, *Ships and Seamanship*, 281-296.
43. Whitehead, „*Periplous*"; Lazenby, „*Diekplous*".
44. Thucydides, *Peloponnesian War*, 1.142 (p. 121) [ed. rom.: p. 230].
45. Herodotus, *Histories*, 5.97 (p. 317) [ed. rom.: vol. II, p. 71].
46. *Ibid*., 5.105 (p. 319) [ed. rom.: vol. II, p. 74].
47. *Ibid*., 6.95 (pp. 355-356) [ed. rom.: vol. II, pp. 143-144].
48. *Ibid*., 7.49 (p. 391) [ed. rom.: vol. II, p. 204].
49. Numărul corăbiilor indicat de Herodot corespunde cu ceea ce ştim noi despre dimensiunile corăbiilor folosite. Adăposturile pentru corăbiile flotei ateniene din Zea, de lîngă Pireu, adăposteau trireme cu o lăţime de 5,4 metri. Penteconterele sînt mai înguste, şi un şir format din cele două tipuri unul lîngă altul se întindea de-a lungul Hellespontului în locurile cele mai strîmte ale acestuia. Vezi Morrison şi Coates, *Trirema ateniană*, 4-5.
50. Herodotus, *Histories*, 7.24 (p. 384) [ed. rom.: vol. II, p. 195]. Vezi Isserlin *et al.*, „Canal of Xerxes".
51. Herodotus, *Histories*. 7.144 (p. 390) [ed. rom.: vol. II, p. 238].
52. *Ibid*., 7.141 (p. 416) [ed. rom.: vol. II, p. 236].
53. *Ibid*., 8.68 (p. 471) [ed. rom.: vol. II, p. 317].
54. Aeschylus, *Persians*, 316-340 (pp. 62-63) [ed. rom.: Eschil, *Perşii*, tabel cronologic, prefaţă, note, referinţe critice şi bibliografie de Adelina Piatkowski, trad. de Alexandru Miran, Bucureşti, Albatros, 1987, p. 36].
55. Strauss, *Battle of Salamis*, 78-80, 104, 204.
56. Thucydides, *Peloponnesian War*, 1.93 (p. 90) [ed. rom.: p. 200].
57. *Ibid*., 1.96 (p. 92) [ed. rom.: p. 202].
58. În McGregor, *Athenians and Their Empire*, 92.
59. Thucydides, *Peloponnesian War*, 2.62-63 (p. 160) [ed. rom.: p. 272].
60. *Ibid*., 7.87 (p. 537) [ed. rom.: p. 649].
61. Xenofon, *History of My Times*, 1.6.24, 31 (pp. 82-83).
62. *Ibid*., 1.6.15 (p. 81).
63. Austin şi Vidal-Naquet, *Economic and Social History*, 148-150, 360.
64. *Ibid*., 331.
65. Aristophanes, *Acharnians*, 547-555 (p. 34).
66. Pausanias, *Description of Greece*, 1.14.5 (vol. 1: 75).
67. Thucydides, *Peloponnesian War*, 8.72 (p. 579) [ed. rom.: p. 694], unde Warner traduce

nautichos ochlos astfel: „bărbaţi servind flota de război”. Vezi şi Aristotle, *Politics* (4.1291) [ed. rom.: Aristotel, *Politica*, trad. de Raluca Grigoriu, Bucureşti, Paideia, 2001] şi Plutarch, „Themistocle” (19.4).

68. Plato, *Laws*, 706c (p. 1298) [ed. rom.: Platon, *Legile*, trad. de E. Bezdechi, introducere şi traducerea Cărţii a XIII-a de Şt. Bezdechi, Bucureşti, IRI, 1995, p. 124].
69. Aristotle, *Politics*, 7.6.1327b (vol. 2: 2106) [ed. rom.: p. 177].
70. Demosthenes, „Against Aristocrates”, 23.211 (vol. 3: 361). Vezi Millett, „Maritime Loans”, 47. Pentru o discuţie privind atitudinea oficialilor şi a cetăţenilor faţă de comercianţii maritimi din Atena, vezi Reed, *Maritime Traders in the Ancient Greek World*, mai ales 43-61.
71. Herodotus, *Histories*, 2.167 (p. 148) [ed. rom.: p. 181].

5. Cartagina, Roma şi Mediterana

1. Arrian, *Anabasis of Alexander*, 1.20.1 (p. 85) [ed. rom.: Arrianus, *Expediţia lui Alexandru cel Mare în Asia*, traducere şi indice de nume: Radu Alexandrescu, Bucureşti, Editura Ştiinţifică, 1966].
2. *Ibid.*, 3.1.5 (p. 225).
3. Fraser, *Ptolemaic Alexandria*, 1.25-27; Strabo, *Geography*, 17.1.6-10 (vol. 8: 23-43) [ed. rom.: Strabon, *Geografia*, Bucureşti, Editura Ştiinţifică, 1972-].
4. Herodotus, *Histories*, 7.158-161 (pp. 424-25) [ed. rom.: Herodot, *Istorii*, traducere, notiţe istorice şi note de Adelina Piatkowski şi Felicia Vanţ-Ştef, Bucureşti, Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, vol. I-II, 1961, vol. II: pp. 245-247].
5. Hagy, „800 Years of Etruscan Ships”, 242-243, fig. 38; Casson, *Ships and Seamanship*, 70 şi fig. 97; şi Brendel, *Etruscan Art*, 271-273.
6. Herodotus, *Histories*, 1.166 (p. 66) [ed. rom.: vol. I, p. 92].
7. Diodorus Siculus, *Library of History*, 11.51 (vol. 4: 257) [ed. rom.: Diodor din Sicilia, *Biblioteca istorică*, trad. de Radu Hîncu şi Vladimir Iliescu, Bucureşti, Sport-Turism, 1981].
8. Herodotus, *Histories*, 7.165-66 (p. 426). Vezi Green, *Greco-Persian Wars*, 120-22, 148-149 [ed. rom.: vol. II, p. 248].
9. Casson, *Ships and Seamanship*, 97-116. Pentru o perspectivă antică asupra dezvoltării galerelor, vezi Pliny the Elder, *Natural History*, 7.56.206-9 (vol. 2: 645-47) [ed. rom.: Plinius, *Naturalis historia. Enciclopedia cunoştinţelor din Antichitate*, trad. de Ioana Costa, Ştefania Ferchedău, Vichi-Eugenia Dumitru, Ioana Manolescu şi Tudor Dinu, Iaşi, Polirom, 2002-2005, vol. II: p. 62].
10. Polybius, *Rise of the Roman Empire*, 1.23 (p. 66).
11. *Ibid.*, 1.26 (p. 69).
12. Meiggs, *Trees and Timber*, 133-139.

13. Athenaeus, *Deipnosophists*, 5.203e-204d (vol. 2: 421-425) [ed. rom.: Athenaios, *Ospăţul înţelepţilor*, traducere, selecţie şi prefaţă de N.I. Barbu, Bucureşti, Minerva, 1978], scrisă în jurul anului 200 e.n., la patru secole după eveniment. Descrieri şi diagrame ale vaselor de tip „patruzeci" pot fi găsite şi în Casson, *Ancient Mariners*, 131-133 şi *Ships and Seamanship*, 108-112.
14. Casson, *Ships and Seamanship*, 112-114.
15. Plutarch, *Lives*, „Demetrius", 43.5 (vol. 9: 109) [ed. rom.: Plutarh, *Vieţi paralele*, traducere şi note de N.I. Barbu, Bucureşti, Editura Ştiinţifică, 1957, „Demetrius"]. Vezi Casson, *Ships and Seamanship*, 140 n. 20.
16. Hocker, „Lead Hull Sheathing in Antiquity", 199.
17. Athenaeus, *Deipnosophistae*, 5.206d-209b. Vezi Casson, *Ships and Seamanship*, 184-199.
18. Polybius, *Histories*, 5.88 (vol. 3: 219) [ed. rom.: Polybius, *Istorii*, 3 vol., studiu introductiv, traducere şi note de Virgil C. Popescu, Bucureşti, Editura Ştiinţifică, 1966-1995]. Vezi Casson, „Grain Trade", 73.
19. Polybius, *Histories*, 27.4 (vol. 6: 495).
20. Gabrielsen, *Naval Aristocracy of Hellenistic*, 86-89.
21. Polybius, *Histories*, 4.38 (vol. 2: 395).
22. *Ibid.*, 4.47-48 (vol. 2: 415-27).
23. Saint Augustine, *City of God*, 4.4, în Pennell, *Bandits at Sea*, 18 [ed. rom.: Aurelius Augustinus, *Despre Cetatea lui Dumnezeu*, studiu introductiv de Gheorghe Vlăduţescu, traducere, notiţă introductivă, note şi tabel cronologic de Paul Găleşanu, Bucureşti, Editura Ştiinţifică, 1998].
24. Mulţi istorici moderni argumentează acest lucru. Arnold Toynbee reprezintă o excepţie elocventă: „Imperiul roman şi-a pus pecetea asupra mentalului posterităţii ca putere terestră, care a conferit mobilitate infanteriei sale invincibile prin construirea şi menţinerea unei reţele excepţionale de drumuri. Cu toate acestea, în realitate, puterea maritimă, şi nu cea terestră a fost instrumentul prin care romanii şi-au extins imperiul din Italia în întregul perimetru al Mării Mediterane". *Constantine Porphyrogenitus and His World*, 323.
25. Livy, *Rome and Italy*, 8.14 (p. 179). Despre *rostra* din forum, vezi Pliny the Elder, *Natural History*, 16.2.8 (vol. 4: 391-393) [ed. rom.: vol. III: p. 127].
26. Salmon, „Coloniae Maritimae"; Thiel, *History of Roman Sea-power*.
27. Gellius, *Attic Nights*, 16.13.9 [ed. rom.: Aulus Gellius, *Nopţile atice*, prefaţă şi note de Iosif Fischer, traducere de David Popescu, Bucureşti, Editura Academiei, 1965].
28. Appian, *Roman History (Samnite History)*, 7 (vol. 1: 77).
29. Franke, „Pyrrhus", 475; Thiel, *History of Roman Sea-power*, 29.
30. Polybius, *Rise of the Roman Empire*, 1.63 (p. 109).
31. Appian, *Roman History (Punic Wars)*, 14.96 (vol. 1: 567).
32. Polybius, *Rise of the Roman Empire*, 1.20 (pp. 62-63).
33. Pliny, *Natural History*, 16.74.192 (vol. 4: 513) [ed. rom.: vol. III: p. 158].
34. Frost, „Marsala Punic Ship", Frost ş.a., *Lilyhaeum (Marsala)*.

35. Polybius, *Rise of the Roman Empire*, 1.22 (p. 65). *Corvus* este traducerea în latină a grecescului *korax* („corb”), cuvîntul cu care atît romanii, cît şi grecii denumeau dispozitivul în Antichitate. Vezi Wallinga, *Boarding-Bridge of the Romans*.
36. Polybius, *Rise of the Roman Empire*, 1.23 (p. 66).
37. *Ibid.*, 1.37 (p. 82).
38. Goldsworthy, *Punic Wars*, 116.
39. Casson, „Grain Trade”, 82.
40. Polybius, *Rise of the Roman Empire*, 10.8 (p. 408).
41. Briscoe, „Second Punic War”, 66.
42. Publius Sulpicius, în Livy, *Rome and the Mediterranean*, 31.7 (p. 28).
43. Livy, *Rome and the Mediterranean*, 35.32 (p. 216).
44. Errington, „Rome Against Philip and Antiochus”, 284.
45. Livy, *Rome and the Mediterranean*, 36.41 (p. 275).
46. *Ibid.*, 37.31 (p. 308).
47. Habicht, „Seleucids and Their Rivals”, 337.
48. Florus, *Epitome of Roman Histor* 1.31 (p. 137).
49. Appian, *Roman History (Mithridatic Wars)*, 12.41 (vol. 2: 311).
50. *Ibid.*, 12.119 (vol. 2: 471).
51. Plutarch, *Lives*, „Lucullus”, 37.3 (vol. 2: 595).
52. Cicero, *Pro Lege Manilia*, 12 (pp. 45-47).
53. Suetonius, *Twelve Caesars*, „Julius Caesar”, 4, 74 (pp. 11, 40) [ed. rom.: C. Suetonius Tranquillus, *Vieţile celor doisprezece Cezari*, trad. de David Popescu şi C.V. Georoc, Bucureşti, Editura Ştiinţifică, 1958, „Iulius Cezar”].
54. Cicero, *On Duties* (*De Officiis*, 3.107), în Souza, *Piracy in the Greco-Roman World*, 150; Coke, *Third Part of the Institutes*, 113. Pentru utilizări curente, vezi, de exemplu, anunţul de presă al Departamentului de Stat al SUA, „Secretarul şi ministrul au fost de acord că terorismul este un duşman comun al omenirii” („U.S., Republic of Korea Hold Security Consultative Meeting”, 15 noiembrie 2001, http://www.defense.gov/Releases/Release.aspx?ReleaseID=3159).
55. Suetonius, *Twelve Caesars*, „Julius Caesar”, 19 (p. 16).
56. Plutarch, *Lives*, „Pompey”, 76.3 (vol. 5: 313). Pharsalos se afla la 25 de mile de cea mai apropiată ieşire la Marea Egee.
57. Welch, „Sextus Pompeius and the *Res Publica*”, 37-41.
58. Suetonius, *Twelve Caesars*, „Augustus”, 98 (p. 104).
59. Oleson, „Technology of Roman Harbors”, 148. Cuvîntul provine de la numele modern al localităţii Puteoli. Vezi Vitruvius, *De Architectura*, 5.12 (vol. 1: 311-317).
60. D’Arms, *Romans on the Bay of Naples*, 109.
61. Vezi Cicero, *Letters to Atticus*, 1.19 (p. 87), 1.20 (p. 95) şi 2.9 (p. 137).
62. Pliniu, *Natural History*, 9.79.168-69 (vol. 3: 277-279) [ed. rom.: vol. II: p. 139]; D’Arms, *Romans on the Bay of Naples*, 136-138.
63. D’Arms, *Romans on the Bay of Naples*, 134.
64. Suetonius, *Twelve Caesars*, „Nero”, 34 (p. 227).

65. Juvenal, *Satires*, 12: 75-79 (p. 243) [ed. rom.: Juvenal, *Satire*, trad. de I.M. Marinescu, Bucureşti, Cultura Naţională, 1928].
66. Suetonius, *Twelve Caesars*, „Claudius", 20 (p. 193). Obeliscul, care acum se află în faţa Catedralei Sf. Petru de la Roma, cîntăreşte 322 de tone – fără piedestal; Casson, *Ships and Seamanship*, 188-89.
67. Scrinari şi Lauro, *Ancient Ostia*, 22-24.
68. Lucian, „The Ship or the Wishes", 5-6 (vol. 6: 435-437). Dimensiunile sînt: lungime, 55 de metri; lăţime, 14 metri; adîncimea calei, 13 metri.
69. Lucian, „The Ship or the Wishes", 9 (vol. 6: 441). Vezi Casson, „*Issis* and Her Voyage", 47-48, şi *Ancient Mariners*, 208-209.
70. Fapte 27-28.
71. McCormick, *Origins of the European Economy*, 87, 104-105, 108-110. Practica populistă de a furniza grîu gratis datează din secolul al II-lea î.e.n.; expresia *panem et circenses* (pîine şi jocuri de circ) îi aparţine lui Juvenal, în secolul I e.n.
72. Paulus, *Sententiae* II, xiv, 3, în Temin, „Economy of the Early Roman Empire", 144.
73. Suetonius, *Twelve Caesars*, „Claudius", 18 (p. 192). Vezi Longnaker, „History of Insurance Law", 644-646.
74. Temin, „Economy of the Early Roman Empire", 137.
75. Tchernia, „Italian Wine in Gaul", 92.
76. Plutarch, *Lives*, „Pompei", 50 (vol. 5: 247).
77. Seneca, *Natural Questions*, „Winds", 5.18.13-14 (vol. 2: 121-23) [ed. rom.: Seneca, *Naturales quaestiones. Ştiinţele naturii în primul veac*, trad. de Tudor Dinu, Vichi-Eugenia Dumitru, Ştefania Ferchedău şi Lavinia Cuta, Iaşi, Polirom, 1999, „Despre vînturi", p. 117].

6. Pe urmele musonilor

1. Rig Veda, 1.116.5 (p. 287).
2. *Ibid.*, 1.25.7 (p. 61). Vezi Hornell, „Role of Birds in Early Navigation".
3. *Kautilya Arthasastra*, 2.28.1 (vol. 2: 162). Autorul şi data textului *Arthaśāstra* sînt controversate; cea mai veche variantă scrisă poate fi datată în secolul al II-lea e.n., dar se bazează probabil pe o compilaţie de diferite documente cu o vechime de pînă la cinci secole.
4. *Ibid.*, 2.28.8-9 (vol. 2: 162).
5. *Ibid.*, 2.28.13 (vol. 2: 163).
6. Strabon, *Geography*, 15.1.46 (vol. 7: 81).
7. *Kautilya Arthasastra*, 2.16.1-25 (vol. 2: 127-129) şi 3: 176-179.
8. *Ibid.*, 7.12.18-21 (vol. 2: 360).
9. *Baudhayana*, 2.1.2 (Müller, *Sacred Books*, 14: 217-218).

10. *Āpastamba Prasna*, 1.11.32.27 (Müller, *Sacred Books*, 2: 98).
11. Pearson, „Introduction”, pp. 17-18; Winius, „Portugal’s «Shadow Empire»”, 255.
12. Manu, *Laws of Manu*, xviii.
13. *Ibid.*, 8.410 (p. 195).
14. *Ibid.*, 8.157 (p. 169).
15. *Ibid.*, 8.406-409 (p. 195). Dacă şi pentru cine este legală perceperea dobînzii reprezintă o problemă complicată atît în tradiţia hindusă, cît şi în cea budistă. Unele texte timpurii consideră perceperea dobînzii o crimă mai gravă decît avortul sau uciderea unui brahman, cu toate că era permisă oamenilor liberi, însă regulamentele au fost atenuate în perioada medievală. Vezi Sharma, „Usury in Early Medieval Times”.
16. Major Rock Edict XIII, în Thapar, *Early India*, 181.
17. Tripati, *Maritime Archaeology*, 29.
18. Salomon, „On the Origin of the Early Indian Scripts”, 278.
19. Aryasura, *Once the Buddha Was a Monkey*, 96, 98. Versiunea lui Aryasura în sanscrită, ce datează din primele secole ale erei noastre, se bazează pe mai vechiul Pali „Supparaka - Tataka” (Cowell, *Jataka*, vol. 4: 86-90).
20. Levi, „Manimekhala”, 603-605. Vezi „Mahajana-Jātaka”, în Cowell, *Jātaka*, 6: 21-22).
21. Levi, „Manimekhala”, 603.
22. *Ibid.*, 599.
23. *Ibid.*, 603-605.
24. Pritchard, *Ancient Near East*, 1: 208.
25. Arrian, *Indica*, 8.41 (vol. 2: 427) [ed. rom.: Arrianus, *Expediţia lui Alexandru cel Mare în Asia*, Bucureşti, Editura Ştiinţifică, 1966].
26. Redmount, „Wadi Tumilat”. Vezi mai sus, cap. 4.
27. Herodotus, *Histories*, 4.44 (p. 230) [ed. rom.: p. X].
28. Arrian, *Indica*, 8.20-21 (vol. 2: 363-367). Arrianus (şi Strabon) s-au bazat pe o mărturie despre India scrisă de Nearchos, acum pierdută.
29. Somerville şi Woodhouse, *Ocean Passages for the World*, 82-88, 117-127.
30. Arrian, *Indica*, 19 (p. 363). În Antichitate, rîul Pastigiris se vărsa direct în Golful Persic. Numit astăzi Karun, se varsă în Shatt al-Arab.
31. Salles, „Achaemenid and Hellenistic Trade”, 260. Cele mai vechi menţiuni (înainte de secolul al VII-lea e.n.) despre scorţişoară şi casia nu se referă la scorţişoara şi casia din India, sud-estul Asiei şi China, ci la tufe sălbatice sau arbuşti, de altfel neidentificaţi, originari din sudul Arabiei şi estul Africii. Vezi Crone, *Meccan Trade*, 253-264.
32. Polybius, *Histories*, 13.9 (vol. 4: 427).
33. Pliny, *Natural History*, 6.152 (vol. 2: 453) [ed. rom.: p. 196]. Vezi Potts, „Parthian Presence”, 277.
34. Salles, „Achaemenid and Hellenistic Trade”, 256; Casson, *Periplus*, 180.
35. Agatharchides, *On the Erythraean Sea*, 101c (p. 164, nota „m”).
36. *Ibid.*, 103a (p. 167).

37. Nici una dintre operele lui Agatharchides nu s-a păstrat, dar porţiuni din cărţile 1 şi 5 au fost transcrise de Diodor din Sicilia, Strabon şi Fotius. Aceste fragmente au fost publicate în Agatharchides of Cnidus, *On the Erythraean Sea.*
38. Agatharchides, *On the Erythraean Sea*, 104b (p. 167).
39. Faxian [Fa-hian], *Travels of Fa-Hian*, chap. 38 (p. lxxiv).
40. Sidebotham, „Ports of the Red Sea”, 27.
41. Corpurile militare ptolemeice de elefanţi utilizau elefanţi de pădure (*Loxodonta africana cyclotis*), mai mici decît elefanţii indieni şi decît mai cunoscutul elefant de savană, *Loxodonta africana africana*. Vezi Agatharchides, *On the Erythraean Sea*, 10n2.
42. Peacock and Blue (eds.), *Myos Hormos-Quseir al-Qadim*, 1-6.
43. Agatharchides, *On the Erythraean Sea*, 85b (pp. 141-142).
44. *Ibid.*, 105a (p. 169).
45. Strabo, *Geography*, 2.3.4 (vol. 1: 377-379).
46. Plutarch, *Lives*, „Antony”, 69.3 (vol. 9: 295-297). Deşi Plutarh pare să descrie un traseu de la nord la sud din Mediterana la Marea Roşie, o distanţă de aproape 200 de kilometri, lungimea vechiului canal de la est la vest era de aproape 60 de kilometri.
47. Strabo, *Geography*, 16.4.23 (vol. 7: 357).
48. *Ibid.*, 2.5.12 (vol. 1: 455).
49. *Ibid.*, 17.1.13 (vol. 8: 53).
50. *Ibid.*, 2.3.4 (vol. 1: 381).
51. Casson, *Periplus*, 39-41.
52. Wendrich ş.a., „Berenike Crossroads”, 70.
53. Sedov, „Qana’”, 26n12.
54. Wheeler, *Rome Beyond the Imperial Frontiers*, planşa 15 şi p. 163.
55. Weerakkody, *Taprobanê*, 51-63.
56. Dio Chrysostom, *Discourses*, 32.36 (vol. 3: 207).
57. Casson, „New Light on Maritime Loans”; Young, *Rome’s Eastern Trade*, 55-57.
58. Young, *Rome’s Eastern Trade*, 58-59. Pentru text, traducere şi discutarea contractului, vezi 55-57 şi Casson, „New Light on Maritime Loans”.
59. Pliny, *Natural History*, 6.26.101 (vol. 2: 417) [ed. rom.: vol. I, p. 187]. Pentru averea netă a romanilor, vezi Duncan-Jones, *Economy of the Roman Empire*, 1-32, 146. Unii sclavi puteau valora cu mult peste medie, cel mai mare preţ cunoscut, 700.000 de sesterţi, fiind plătit pentru un *grammaticus* (profesor de literatură).
60. Tacitus, *Annals*, 3.53 (p. 141) [ed. rom.: Tacitus, *Anale*, traducere, introducere şi note de Gheorghe Guţu, Bucureşti, Humanitas, 1995].
61. Ray, „Resurvey of ‘Roman’ Contacts”, 100-103.
62. Ray, „Yavana Presence”, 98-100.
63. Ilanko Atikal, *Tale of an Anklet*, 2.94 (p. 32). *Isaia*: vezi *supra*, cap. 4.
64. Ilanko Atikal, *Tale of an Anklet*, 6.148-154 (p. 62).
65. Uruthirankannanar, *Pattinappalai*, 213, 246-253 (pp. 39, 41).
66. Shattan, *Manimekhalaï*, §16 (p. 66).

67. Cosmas, *Christian Topography*, 365-366. Deşi nepreţuit pentru mărturiile sale asupra comerţului din Oceanul Indian, Cosmas oferă dovezi bizare (pp. 132, 252) că lumea nu e sferică, aşa cum demonstrau filosofii păgîni şi aşa cum credeau mulţi creştini, ci plată. Însă aceste dovezi nu au fost niciodată general acceptate, iar oamenii din Evul Mediu interesaţi de problemă erau în principiu convinşi că lumea este rotundă. Darwiniştii din secolul al XIX-lea au promovat ideea că aceştia aveau alte convingeri, pentru a demonstra antagonismul Bisericii creştine faţă de ştiinţă; însă conceptul de pămînt plat nu a influenţat cursul navigaţiei, explorării sau oricărei alte întreprinderi maritime. Vezi Jeffrey Burton Russell, *Inventing the Flat Earth: Columbus and Modern Historians* (New York, Praeger, 1991).
68. Whitehouse, „Sasanian Maritime Activity", 342-343.
69. Această ortografie se foloseşte pentru „regiunea de coastă de la Kazima pînă în Kuwait prin provincia Hasa [a Arabiei Saudite] şi pînă prin zona Qatarului", pentru a o distinge de Insula Bahrain, sau Awal, după cum o numesc scriitorii arabi străvechi. Vezi Wilkinson, „Sketch of the Historical Geography of the Trucial Oman", 347n1.
70. Weerakkody, „Sri Lanka Through Greek and Roman Eyes", 168.
71. Cosmas, *Christian Topography*, 368-370.
72. Wink, *Al-Hind*, 1: 47.
73. Christides, „Two Parallel Naval Guides", 58.
74. Procopius, *Persian War*, 1.20.1-2 (vol. 1: 193).
75. Rig Veda, 1.116.5 (p. 287).
76. Levi, „Manimekhala", 601.
77. Villiers, *Monsoon Seas*, 82-83. Villiers nu oferă dimensiunile liniare ale vasului, dar descrie un *boom* de 42 de metri pe care îl văzuse în Zanzibar drept „foarte mare".
78. Ray, „Resurvey of «Roman» Contacts", 100.
79. Johnstone, *Sea-craft of Prehistory*, 214-215; McGrail, *Boats of the World*, 292, 326.
80. Casson, *Periplus – bărci cusute*: 15-16; *plute*: §7, 27; *pirogi scobite dintr-un trunchi de copac*: §15; *sangara* şi *kolandiophonta*: §60; *trappaga* şi *kotymba*: §44.
81. *trapyaka*: Chakravarti, „Early Medieval Bengal and the Trade in Horses", 206; *kolandiophonta*: Deloche, „Iconographic Evidence", 208-9, 222; Islam şi Miah, „Trade and Commerce" (*trapyaga*); Manguin, „Southeast Asian Shipping", 190 (*Kolandiophonta*); Mariners' Museum, *Aak to Zumbra*, 330-331 (*kotia*), 508 (*sangara*); Ray, „Early Coastal Trade in the Bay of Bengal", 360f., and *Monastery and Guild*, 117-119 (*kolandiophonta*, *kottimba* şi *sangara*).
82. Wolters, *Early Indonesian Commerce*, 43. Pentru durata călătoriei, vezi Casson, *Periplus*, 289-290.
83. Pentru un sumar al puţinelor dovezi ilustrate ale vaselor indiene din această perioadă şi de mai tîrziu, vezi Deloche, „Iconographic Evidence".
84. Aryasura, *Once the Buddha Was a Monkey*, 102.
85. Young, *Rome's Eastern Trade*, 63-64.
86. Blench, „Ethnographic Evidence", 418, 432-433.

87. *Ibid.*, 420-30; Hornell, „Indonesian Influence”, 305-306, 318-319, 327-328.
88. Hornell, „Indonesian Influence”, 319, 321.
89. Hornell, „Boat Oculi Survivals”, 343. Cea mai veche reprezentare a unui *oculus* se găseşte pe o reproducere a vaselor din templul lui Sahure de la Abusir, Egipt; Wachsmann, *Seagoing Ships*, 14.

7. Continentul şi arhipelagurile din Orient

1. *Collected Works of Liao Gang (12th century)*, în Shiba şi Elvin, *Commerce and Society in Sung China*, 9.
2. Pentru o discuţie, vezi Sutherland, „Southeast Asian History”.
3. Principalele grupuri sînt: Indonezia, 18.108 insule (raport BBC, februarie 2003), Filipine, 7.107 insule, şi Malaysia, aproximativ 1.000 de insule.
4. Jacq-Hergoualc'h, *The Malay Peninsula*, 24.
5. Bellwood, „Southeast Asia Before History”, 106-115.
6. *Sanguo Zhi*, 53.8b, în Taylor, *Birth of Vietnam*, 75-76.
7. Taylor, *Birth of Vietnam*, 1.
8. Bellwood, *Prehistory of the Indo-Malaysian Archipelago*, 269-271.
9. Bellwood, „Southeast Asia Before History”, 129-131.
10. Bielenstein, *Diplomacy and Trade*, 675.
11. *Analects of Confucius*, 4.16, 19 (pp. 69-70) [ed. rom.: Confucius, *Analecte*, trad. de Florentina Vişan, Bucureşti, Humanitas, 1996].
12. *Han Shu*, 24a: 10b-12a, în Ban, *Food and Money*, 161-162.
13. Deng, *Chinese Maritime Activities*, 9.
14. *Shiji*, 6, 18a, în Needham *et al.*, *Science and Civilisation*, vol. 4, pt. 3: 551-552.
15. Needham *et al.*, *Science and Civilisation*, vol. 4, pt. 3: 220-222; Van Slyke, *Yangtze*, 13, 37.
16. Sima Qian, *Records of the Grand Historian*, 2: 232.
17. Needham *et al.*, *Science and Civilisation*, vol. 4, pt. 3: 306.
18. Sima Qian, *Records of the Grand Historian*, 2: 201.
19. Zhou Qufei, *Information on What Is Beyond the Passes*, în Needham *et al.*, *Science and Civilisation*, vol. 4, pt. 3: 304.
20. *Wu Yue Chun Qiu*, cap. 6, în Wang, *Nanhai Trade*, 2.
21. *Han Shu*, 95, 9b, în Wang, *Nanhai Trade*, 11.
22. *Shi Ji*, 129: 11b, în Ban, *Food and Money*, 446.
23. Sima Qian, *Records of the Grand Historian*, 2: 215.
24. Taylor, *Birth of Vietnam*, 70. În vietnameză, Jiaozhi poartă numele Giao-chi; Jiuzhen este Cuu-chan; iar Rinan este Nhat-nam. Cochinchina derivă din deformarea portugheză a numelui Cuu-chan în Cochin.

25. *Ch'ien Han Shu*, 28.2, în Wheatley, *Golden Khersonese*, 8-9.
26. Taylor, *Birth of Vietnam*, 37-41.
27. Wang, *Nanhai Trade*, 24; Taylor, *Birth of Vietnam*, 71-72.
28. Hall, *Maritime Trade*, 21-22, 48-77; Wheatley, *Golden Khersonese*, xix. Funan este versiunea chinezească a cuvîntului khmer *bnam*, „munte", astăzi pronunţat *phnom*, ca în numele oraşului Phnom Penh.
29. Hall, *Maritime Trade*, 64.
30. *Ibid.*, 48.
31. Needham *et al.*, *Science and Civilisation*, vol. 4, pt. 3: 449-450.
32. Yu Huan, *Peoples of the West*, online.
33. Hill, *Western Regions*, online.
34. *Han Annals*, în Wheeler, *Rome Beyond the Imperial Frontiers*, 174. Vezi şi Wang, *Nanhai Trade*, 25.
35. Crespigny, *Generals of the South*, 267-275.
36. Elvin, *Pattern of the Chinese Past*, 135-136; Chin, „Ports, Merchants, Chieftains and Eunuchs", 222.
37. *Jin Shu*, 90, în Wang, *Nanhai Trade*, 38.
38. Zheng, *China on the Sea*, 26.
39. *Ibid.*, 30.
40. *Jin Shu*, 97, 9a, în Wang, *Nanhai Trade*, 35.
41. *Nan Ch'i Shu* (Istoria dinastiei Qi de Sud), 32, 1a-1b, în Wang, *Nanhai Trade*, 44.
42. Wang, *Nanhai Trade*, 49; Taylor, *Birth of Vietnam*, 117.
43. Wang, *Nanhai Trade*, 117-121.
44. Wheatley, *Golden Khersonese*, 38-39; Faxian (Fa-hian), *Travels of Fa-Hian*, xxix-xxxiii. Vezi Manguin, „Archaeology of Early Maritime Polities", 238.
45. Grenet, „Les marchands sogdiens", 66; Taylor, *Birth of Vietnam*, 80.
46. Wang, *Nanhai Trade*, 38.
47. *Song Shu*, 97, 12b-13a, în Wang, *Nanhai Trade*, 51.
48. *Liang Shu*, 54, 16b-17a, în Hall, „Local and International Trade", 222.
49. Wright, *Sui Dynasty*, 126-138.
50. Graff, *Medieval Chinese Warfare*, 129-35.
51. Needham *et al.*, *Science and Civilisation*, vol. 4, pt. 3: 269-270, 307-308.
52. *Sui Shu*, 24.686, în Wright, *Sui Dynasty*, 180.
53. Lu You, în Chang şi Smythe, *South China in the Twelfth Century*, 48.
54. *Jiu Tang Shu*, 41.43a, în Taylor, *Birth of Vietnam*, 167.
55. În China, Epoca bronzului şi cea a fierului au început în 1750, respectiv 770 î.e.n.; în cazul Coreei, datele corespunzătoare sînt 1100 şi 400 î.e.n.
56. *Wei Zhi*, în Lu, *Japan*, 11-12.
57. *Nihongi*, „Ojin", 10.18 (300 e.n.) (vol. 1: 268-269).
58. Brown, „Yamato Kingdom", 111-112.
59. Deng, *Maritime Sector*, 11, 22.
60. Bellwood şi Cameron, „Ancient Boats", 11-19.

61. Needham *et al.*, *Science and Civilisation*, vol. 4, pt. 3: 445-447.
62. Spennemann, „On the Bronze Age Ship Model from Flores”.
63. *Shui Ching Chu*, 1.9a, în Needham *et al.*, *Science and Civilisation*, vol. 4, pt. 3: 450.
64. Casson, *Periplus* 60, 230.
65. Wan Chen, *Strange Things of the South*, în Manguin, „Southeast Asian Ship”, 275. Needham ş.a., *Science and Civilisation*, vol. 4, pt. 3: 600-601, consideră că aceasta ar putea fi o descriere a vaselor din Vietnam sau chiar din provincia Guangdong; Ray, „Early Coastal Trade in the Bay of Bengal”, 360ff.
66. Manguin, „Southeast Asian Shipping”, 183-185.
67. McGrail, *Boats of the World*, 354.
68. *Ibid.*, 367, 370-377.
69. Needham ş.a., *Science and Civilisation*, vol. 4, pt. 3: 640-651, ilustraţia 975; McGrail, *Boats of the World*, 380.
70. McGrail, *Boats of the World*, 365-370, 372, 375.
71. *Ibid.*, 366-367; Needham ş.a., *Science and Civilisation*, vol. 4, pt. 3: 420-422; Manguin, „Trading Ships”, 268.
72. Needham ş.a., *Science and Civilisation*, vol. 4, pt. 3: 422.
73. Worcester, *Junks and Sampans of the Yangtze*, 45.
74. *Ibid.*, 44-50.
75. *Ibid.*, 50-56; Van Slyke, *Yangtze*, 119-126.
76. Needham ş.a., *Science and Civilisation*, vol. 4, pt. 3: 441-448, 595-597; Van Slyke, *Yangtze*, 120-121; Deng, *Chinese Maritime Activities*, 23-26, 32-33.
77. Kim, „Outline of Korean Shipbuilding History”, 5.
78. *folosirea cedrului japonez şi a lemnului de camfor*: *Nihongi*, 1.58 (vol. 1: 58); *terenul accidentat*: 5.16 (1: 161); *darurile în sare*: 10.18 (1: 268-69); *„a intrat în rîndurile”*: 11.31 (1: 297).

8. Mediterana creştină şi musulmană

1. Bass *et al.*, *Serçe Limani*, 1: 52.
2. Bass şi van Doorninck, „Fourth-Century Shipwreck at Yassi Ada”; van Doorninck, „4th-Century Wreck at Yassi Ada”; McGrail, *Boats of the World*, 159.
3. Bass, „A Byzantine Trading Venture”; Bass şi van Doorninck, *Yassi Ada*; McGrail, *Boats of the World*, 159.
4. Bass şi van Doorninck, „11th-century Shipwreck”; Steffy, „Reconstruction of the 11th Century Serçe Liman Vessel”.
5. „Niciodată, în lunga mea carieră în care am cercetat rămăşiţe ale unor coci de lemn, nu am văzut atît de multe urme de fierăstrău şi aşa de puţine urme de topor şi de bardă pe suprafaţa vreuneia.” (J. Richard Steffy, în Bass *et al.*, *Serçe Limani*, 1: 153)

6. Pryor şi Jeffreys, *Age of the Dromon*, 145-152; Unger, *Ship in the Medieval Economy*, 37-42.
7. Pryor, *Geography, Technology and War*, 26; McCormick, *Origins of the European Economy*, 95.
8. Bass *et al.*, *Serçe Limani*, 1: 185.
9. Castro *et al.*, „Quantitative Look”, 348, 350.
10. Bass *et al.*, *Serçe Limani*, vol. 1.
11. *Ibid.*, 1: 4, 425-426, 488.
12. *Ibid.*, 1: 8 n. 5.
13. Paine, „A Pax upon You”, 92-93.
14. Zosimus, *New History*, 2.23-24 (pp. 34-35).
15. Procopius, *Buildings*, 1.5.2-13 (vol. 7: 57-61).
16. Procopius, *Vandalic Wars*, 3.6.17-24 (vol. 2: 59-63).
17. Al-Baladhuri, *Origins of the Islamic State*, 1: 236-237.
18. Cosentino, „Constans II and the Byzantine Navy”, 586-593; Christides, „Milaha”; şi Stratos, „Naval Engagement at Phoenix”.
19. Ostrogorsky, *History of the Byzantine State*, 124.
20. Leon al VI-lea, *Taktika*, în Jenkins, „Cyprus between Byzantium and Islam”, 1012-1013; Hill, *History of Cyprus*, 1: 290, care îl citează pe Qudama ibn Ja’far al-Katib al-Baghdadi (cca 873-948).
21. Jenkins, „Cyprus Between Byzantium and Islam”, 1008-1009; Pryor şi Jeffreys, *Age of the Dromon*, 61-62.
22. Taha, *Muslim Conquest and Settlement*, 71-72; Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, 69-71.
23. Pryor şi Jeffreys, *Age of the Dromon*, 31.
24. Taha, *Muslim Conquest and Settlement*, 100.
25. Haywood, *Dark Age Naval Power*, 152-163; McCormick, *Origins of the European Economy*, 527-528, 641-544.
26. Aziz Ahmad, *History of Islamic Sicily*, 5; McCormick, *Origins of the European Economy*, 900.
27. Aziz Ahmad, *History of Islamic Sicily*, 5-11; Ostrogorsky, *History of the Byzantine State*, 208; şi McCormick, *Origins of the European Economy*, 906-907.
28. Guglielmo de Apulia, *Gesta Roberti Wiscardi* [Guiscard], în Citarella, „The Relations of Amalfi with the Arab World,” 299.
29. Ibn Hawqal, *Căi şi regate*, în Citarella, „The Relations of Amalfi with the Arab World”, 299.
30. Hitti, *History of the Arabs*, 618-619.
31. Severus ibn al-Muqaffa, în Christides, *Conquest of Crete*, 83.
32. Christides, *Conquest of Crete*, 107.
33. Kaminiates, *Capture of Thessalonica*, 70 (p. 115); Christides, *Conquest of Crete*, 6, 40, 167-168; şi Makrypoulias, „Byzantine Expeditions”.
34. Hitti, *History of the Arabs*, 521.

35. Cosentino, „Constans II and the Byzantine Navy”, 578-579, 582-583.
36. *Ibid*., 581; Pryor şi Jeffreys, *Age of the Dromon*, 133.
37. Navele de război erau cunoscute sub diferite nume, inclusiv *pamphylion*, *chelandion* şi mai micul *karabion*, dar este greu de stabilit prin ce se deosebeau unele de altele. Pryor, „From Dromon to Galea”, 94-97; Pryor şi Jeffreys, Age *of the Dromon*, 166-170, 260-264; Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, 126; şi Agius, *Classic Ships of Islam*, 273, 334-348.
38. Pryor şi Jeffreys, *Age of the Dromon*, 143-144, 203-210; Cosentino, „Constans II and the Byzantine Navy”, 583.
39. Pryor şi Jeffreys, *Age of the Dromon*, 307-309, 320-325.
40. Ahrweiler, *Byzance et la mer*, 19-22.
41. Pryor şi Jeffreys, *Age of the Dromon*, pp. xlii, 32; Cosentino, „Constans II and the Byzantine Navy”, 602. Cuvîntul *karab*, „galeră de război”, îşi avea originea în Egiptul musulman şi a fost adoptat de bizantini.
42. Pryor şi Jeffreys, *Age of the Dromon*, 32, 46-47, 88.
43. Ahrweiler, *Byzance et la mer*, 422-425; şantiere navale: 435-436.
44. Haldon, „Military Service, Military Lands, and the Status of Soldiers”, 27-28, 53, 65-66.
45. În Lopez, *Commercial Revolution*, 66. Vezi McCormick, *Origins of the European Economy*, 14.
46. Pryor şi Jeffreys, *Age of the Dromon*, 390-391.
47. Cross şi Sherbowitz-Wetzor, *Russian Primary Chronicle, Year 6415 (907 CE)*, 65.
48. Planhol, *Islam et la mer*, 42.
49. Ibn Khaldun, *Muqaddimah*, 2.33 (vol. 2: 39).
50. Coran 45: 12 [trad.rom.: George Grigore].
51. McCormick, *Origins of the European Economy*, 238-239, 526-528.
52. Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, 23-50.
53. Lombard, „Arsenaux et bois de marine”, 131.
54. Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, 51-63.
55. Picard, „*Bahriyyun*, émirs et califes”, 419-420, 425, 433-434, 443-444; Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, 88, 95-106; şi Christides, *Conquest of Crete*, 51.
56. Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, 105.
57. În *ibid*., 102-103.
58. Christides, „Milaha”.
59. În Bury, *History of the Eastern Roman Empire*, 293.
60. Ibn al-Quttiya, *History of the Conquest of Spain*, în Picard, „*Bahriyyun*, émirs et califes”, 428.
61. Bramoullé, „Recruiting Crews in the Fatimid Navy”, 5, 9, 11-14.
62. Procopius, *Vandalic Wars*, 3.11.15 (vol. 2: 105-107).
63. În Christides, „Two Parallel Naval Guides”, 56.
64. Christides, *Conquest of Crete*, 53-56.
65. Picard, „*Bahriyyun*, émirs et califes”, 429-431, 437-438.

66. *Ibid*., 429.
67. Christides, *Conquest of Crete*, 60.
68. Pryor şi Jeffreys, *Age of the Dromon*, 175-188, şi traducerile lor: *The Naval Battles of Syrianos Magistros*, 455-481; *The Naval Warfare of the Emperor Leo [VI]*, 483-519; *Naval Warfare* comandat de Vasile, 521-545; Nikephoros Ouranos, *On Fighting at Sea*, 571-605; şi Muhammad Ibn Mankali, „Remarks on Sea Warfare", 645-666. Vezi Christides, „Two Parallel Naval Guides".
69. Pryor şi Jeffreys, *Age of the Dromon*, 379-383.
70. Theophanes, *Chronicle*, 493-494. Ca moştenitori ai Imperiului Roman, bizantinii îşi spuneau romani, iar arma lor o numeau „focul roman" sau foc „preparat", „făcut de mînă omenească" ori „lichid". Sintagma *foc grecesc* a apărut în secolul al XII-lea, fiind folosită de cruciaţi pentru a denumi diferite arme incendiare.
71. Anna Comnena, *Alexiad*, 11 (p. 360).
72. Constantine Porphyrogenitus, *De Administrando Imperio*, 13.85-90 (pp. 69-71).
73. Christides, *Conquest of Crete*, 63.
74. Al-Muqaddasi, *Best Divisions*, 11. Vezi Haldane, „Fire-Ship of Al-Salih Ayyub", 139.
75. *Biography of the Patriarch Michael*, în Kubiak, „Byzantine Attack on Damietta", 47.
76. Christides, „Fireproofing of War Machines", 13-14.
77. Pryor şi Jeffreys, *Age of the Dromon*, 381.
78. Ahrweiler, *Byzance et la mer*, 427.
79. Pryor, *Geography, Technology and War*, 7; Lombard, „Arsenaux et bois de marine", 132, 136-137.
80. McCormick, *Origins of the European Economy*, 87, 104-105, 108-110; populaţia Romei: 66.
81. Situat la 70 de kilometri de Mecca şi 420 de kilometri de Medina, Jeddah a înlocuit mai vechiul port al-Shu'abya.
82. Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, 24-25; Fahmy, *Muslim Sea-power in the Eastern Mediterranean*, 23-24, 27.
83. Hourani, *Arab Seafaring*, 60.
84. McCormick, *Origins of the European Economy*, 79.
85. *Ibid*., 729-732, 761-777; Lombard, „Arsenaux et bois de marine", 133-137.
86. Khalilieh, *Admiralty and Maritime Laws*, 300, 314.
87. Mawardi, *Al-Ahkam al-Sultaniyya* (*Hotărîrile stăpînirii*), în Khalilieh, *Admiralty and Maritime Laws*, 77.
88. Al-Baladhuri, *Origins of the Islamic State*, 1: 235; Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, 105.
89. Kaminiates, *Capture of Thessalonica*, 66-67.
90. McCormick, *Origins of the European Economy*, 765-766.
91. Laiou, „Byzantine Traders and Seafarers", 80; Runciman, „Byzantine Trade and Industry", 143-145.
92. Ashburner, *The Rhodian Sea-Law*.
93. Khalilieh, *Admiralty and Maritime Laws*, 21-22. Autorul este Muhammad ibn Umar

al-Kinani al-Andalusi al-Iskandarini (m. 923).

94. *Tratatul privind închirierea corăbiilor*, în *ibid.*, 274.

95. Jackson, „From Profit-Sailing to Wage-Sailing”, 605-628; Pérez-Mallaína, *Spain's Men of the Sea*, 195.

96. Khalilieh, *Admiralty and Maritime Laws*, 37.

97. *Ibid.*, 126-128, 148.

98. Goitein, *Mediterranean Society*, 1: 255; Lopez, *Commercial Revolution*, 73.

99. Pryor, „Origins of the Commenda Contract”, 22-23.

100. Roover, „Early Examples of Marine Insurance”, 175.

101. Pryor, „Origins of the Commenda Contract”, 19.

102. Byrne, „Commercial Contracts of the Genoese”, 135-149.

103. *Babylonian Talmud*, în Pryor, „Origins of the Commenda Contract,”, 26.

104. Pryor, „Origins of the Commenda Contract”, 29-36.

105. Lopez, *Commercial Revolution*, 76.

106. Pryor, „Mediterranean Commerce in the Middle Ages”, 133.

107. Reglementările de la Marsilia, în *ibid.*, 147.

108. În Goitein şi Friedman, „India Book”, 12.

109. Paulus, *Digest XIV*, în Ashburner, *Rhodian Sea-Law*, pp. cclii, 116-117. Pentru aruncarea peste bord, vezi Khalilieh, *Admiralty and Maritime Laws*, 150-194, şi *Islamic Maritime Law*, 87-105.

110. Constable, „Problem of Jettison”, 215.

111. Ashburner, *Rhodian Sea Law*, capitolul 9 (p. 87). După Ashburner, „cît face [mina] aici… nu se poate spune” (p. 90).

112. Qadi Iyad, *Madhahib al-Hukkam*, 235, în Khalilieh, *Islamic Maritime Law*, 97.

113. Constable, „Problem of Jettison”, 208-211.

9. Europa de Nord în epoca vikingilor

1. Middleton, „Early Medieval Port Customs”, 320-324.

2. Storli, „Ohthere and His World”.

3. Bately, „Text and Translation”, 44-45.

4. Skre, „*Sciringes healh*”, 150.

5. Jesch, „Who Was Wulfstan”, 29-31.

6. Lapidge, *Blackwell Encyclopaedia of Anglo-Saxon England*, 497-499.

7. Herodotus, *Histories*, 3.115 (p. 198) [ed. rom.: Herodot, *Istorii*, Bucureşti, Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, vol. I-II, 1961, vol. I: p. 277].

8. Cunliffe, *Facing the Ocean*, 304.

9. Cunliffe, *Extraordinary Voyage*, 16; Boardman, *Greeks Overseas*, 221-223.

10. Cunliffe, *Extraordinary Voyage*, 55. Strabon descrie această rută: „De la Narbo[nne]

se merge puţin pe Atax [Aude], iar apoi mai mult pe uscat pînă la Garumna [Garonne]… Şi Garumna se varsă în ocean". *Geography*, 4.1.14 (vol. 2: 211). Vezi Cunliffe, *Facing the Ocean*, 331-332.

11. Cunliffe, *Extraordinary Voyage*, 97; latitudini: 61, 98-100, 132.
12. Mason, *Roman Britain and the Roman Navy*, 93, 105-106; Starr, *Roman Imperial Navy*, 124-166.
13. Milne, „Maritime Traffic", 82.
14. Tacitus, *Histories*, 4.12 (p. 212), 5.23-24 (p. 285). Vezi Haywood, *Dark Age Naval Power*, 25, 35-39.
15. Haywood, *Dark Age Naval Power*, 30-31.
16. Zosimus, *New History*, 1.71.2 (p. 22). Vezi Haywood, *Dark Age Naval Power*, 41, 48-49.
17. Haywood, *Dark Age Naval Power*, 60.
18. Zosimus, *New History*, 6.10.2 (p. 130).
19. Bede, *History*, 1.15 (p. 56).
20. Marsden, *A Ship of the Roman Period*.
21. Rule şi Monaghan, *Gallo-Roman Trading Vessel*.
22. Paine, *Ships of the World*, s.v. *Sutton Hoo*, citînd Angela Cane Evans, *The Sutton Hoo Ship Burial* (Londra: British Museum, 1986).
23. Kirby şi Hinkkanen, *The Baltic and the North Seas*, 8.
24. Lebecq, „Northern Seas", 649, 652, 654; Skovgaard-Petersen, „Making of the Danish Kingdom", 172.
25. Crumlin-Pedersen, „Boats and Ships of the Baltic Sea", 245-247.
26. Haywood, *Dark Age Naval Power*, 89.
27. *Ibid*., 114-126; *Beowulf*, ll. 1205-1214, 2355-2366, 2498-2509 şi 2912-2921.
28. Lebecq, *Marchands et navigateurs frisons*, 105-109.
29. Leitholdt *et al*., „Fossa Carolina". Pentru altă interpretare a scopului canalului, vezi Squatriti, „Digging Ditches in Early Medieval Europe".
30. Sawyer, „Viking Expansion", 108.
31. Alcuin of York, *Letter*, 12 (p. 18).
32. Carver, „Pre-Viking Traffic", 122.
33. Vezi Larson, *King's Mirror* (secolul al XIII-lea), 158, 161.
34. În Ó Corráin, „Vikings in Ireland and Scotland", 7.
35. Rimbert, *Life of Anskar*, 7 (p. 38).
36. *Ibid*., 24 (p. 84).
37. Jones, *History of the Vikings*, 211.
38. El-Hajji, „Andalusian Diplomatic Relations", 70-81.
39. Este posibil ca acest raid să fi atacat portul italian Luni, dar detaliile sînt neclare.
40. *Cath Maige Tuired* (*Bătălia de la Mag Tuired*), în Ó Corráin, „Vikings in Ireland and Scotland", 14.
41. Cuvînt creat de autorii irlandezi ai unor anale medievale, *longphort* provine din termenii latini *(navis) longa*, însemnînd „navă lungă", şi *portus*, „loc de debarcare"; Sheehan, „The Longphort in Viking Age Ireland", 282-283.

42. *Annals of Ulster*, în Ó Corráin, „Vikings in Ireland and Scotland”, 37.
43. Bessason, *Book of Settlements*, §1 (p. 114).
44. Magnússon, *Northern Sphinx*, 10.
45. Ambrosiani, „Prehistory of Towns in Sweden”, 64-66.
46. Holmqvist, „Helgö”.
47. Jöns, „Ports and Emporia of the Southern Coast”; Gimbutas, *The Balts*, 143.
48. Jones, *History of the Vikings*, 250. Oraşul se numeşte Staraia (Vechea) Ladoga pentru a-l distinge de Novaia Ladoga, întemeiată mai aproape de lac de Petru cel Mare în 1703.
49. Birnbaum, *Lord Novgorod the Great*.
50. Cross şi Sherbowitz-Wetzor, *Russian Primary Chronicle*, anii 6368-6370 (860-862), 59-69. Este posibil ca termenul *varegi* să provină dintr-un cuvînt din limba nordică veche însemnînd „confederaţi”. Denumirea grecească era *barangoi*, iar cea arabă *varank*: Jones, *History of the Vikings*, 247. Pentru o discuţie despre „regele străin”, vezi Fernández-Armesto, „Stranger-Effect in Early Modern Asia”, 181-185, 188-192.
51. Cross şi Sherbowitz-Wetzor, *Russian Primary Chronicle*, anii 6412-6415 (904-907), 64-65.
52. Al-Masudi, în Dunlop, *History of the Jewish Khazars*, 209-210.
53. Jöns, „Ports and Emporia of the Southern Coast”, 173.
54. În Brutzkus, „Trade with Eastern Europe, 800-1200”, 33. Mărturia lui ben Jacob (în arabă Ibrahim ibn Yaqub al-Tartushi) este păstrată într-o cosmografie din secolul al XIII-lea a lui Zakariya al-Qazwini.
55. Seaver, *Frozen Echo*, 16-18.
56. *Greenland Saga*, 2, în Magnusson şi Pálsson, *Vinland Sagas*, 52-54.
57. Wallace, „L’Anse aux Meadows and Vinland”, 233.
58. *Ibid*., 224; durata expediţiilor: 228. Numele este o corupere a denumirii L’Anse au Méduse, „Golful cu meduze”, cum îi spune pescarul francez din secolul al XVII-lea.
59. *Ibid*., 226, 230; Seaver, *Frozen Echo*, 23-24.
60. Adam of Bremen, *History of the Archbishops*, § xxxix (38) (p. 219).
61. *Skálholtsannáll hinn forni*, în Magnusson, *Vikings*, 173-174.
62. McGhee, „Epilogue”, 243.
63. Seaver, *Frozen Echo*, 181.
64. Rodger, *Safeguard of the Sea*, 18-19.
65. Swanton, *Anglo-Saxon Chronicles*, anul 937 (pp. 109-110).
66. Magnusson, *Vikings*, 186-188.
67. Flodoard of Reims, *Annals*, pp. xx-xxii.
68. De Paor, *Patrick*, 22-26, 221, 227.
69. Bede, *History*, 4.23 (pp. 244-245).
70. Oddr, *Saga of Olaf Tryggvason*, 7 (pp. 44-45).
71. Warner of Rouen, Moriuht, 65-76 (p. 77); 271-272 (p. 91); 279 (p. 95).
72. Magnusson, *Vikings*, 188.
73. Snorri Sturluson, *King Harald’s Saga*, §63 (p. 114).

74. De Vries, *Norwegian Invasion*, 241-242.
75. Swanton, *Anglo-Saxon Chronicles*, anul 1085 (pp. 215-216).
76. Tacitus, *Germania*, §6, 12 (pp. 106, 111).
77. Haywood, *Dark Age Naval Power*, 91; Rodger, *Safeguard of the Sea*, 5.
78. Rodger, *Safeguard of the Sea*, 19-20; Hollister, *Anglo-Saxon Military Institutions*, 10-11, 38-39, 85, 115; şi Jones, *History of the Vikings*, 93.
79. Oddr, *Saga of Olaf Tryggvason*, 53 (p. 104).
80. Tapiseria de la Bayeux. Nu există text pentru scena care înfăţişează construirea vaselor.
81. Swanton, *Anglo-Saxon Chronicles*, anul 1066 (pp. 194-196).
82. Oddr, *Saga of Olaf Tryggvason*, 67-75 (pp. 118-134); 70 (p. 124); 72 (p. 126); 74 (p. 132).
83. Christensen, „Proto-Viking, Viking and Norse Craft”, 72-75.
84. Carver, „Pre-Viking Traffic”, 121; Haywood, *Dark Age Naval Power*, 107. O expediţie de şase zile (144 de ore) din Shetland pînă în Islanda cu o viteză de 2,9 noduri.
85. Cunliffe, *Extraordinary Voyage*, 103-105.
86. McGrail, „Boats and Boatmanship”, 46; Cunliffe, *Extraordinary Voyage*, 119.
87. Caesar, *Conquest of Gaul*, 3.1 (p. 98).
88. *Ibid*., 3.1 (p. 99).
89. *Ibid*., 5.2 (pp. 128-129).
90. Höckmann, „Late Roman Rhine Vessels”; Höckmann, „Late Roman River Craft”; şi Haywood, *Dark Age Naval Power*, 70-75.
91. McGrail, „Romano-Celtic Boats and Ships”, 141.
92. Tacitus, *Germania*, 44 (p. 138).
93. Haywood, *Dark Age Naval Power*, 108-109.
94. Paine, *Ships of the World*, s.v. Sutton Hoo, citînd Angela Care Evans, *The Sutton Hoo Ship Burial* (Londra: British Museum Press, 1986), şi Edwin Gifford şi Joyce Gifford, „The Sailing Performance of Anglo-Saxon Ships as Derived from the Building and Trials of Half-Scale Models of the Sutton Hoo and Graveney Ship Finds”, *Mariner's Mirror*, 82 (1996), 131-153.
95. Crumlin-Pedersen, „Boats and Ships of the Baltic Sea”, 2352-42. În octombrie 2011, arheologii au anunţat că au descoperit un vas viking lung de cinci metri în Peninsula Ardnamurchan, în vestul Scoţiei.
96. Bachrach, „On the Origins of William the Conqueror's Horse Transports”.
97. Sjövold, *Oseberg Find*; Brøgger şi Sheltig, *Viking Ships*; şi Christensen, „Proto-Viking, Viking and Norse Craft”.
98. Crumlin-Pedersen, „Skuldelev Ships”; Olsen şi Crumlin-Pedersen, *Five Viking Ships from Roskilde Fjord*.
99. Oddr, *Saga of Olaf Tryggvason*, 53 (p. 103). În Islanda, un cot măsura iniţial aproape 49 de centimetri, iar mai tîrziu 54-57 de centimetri. Vezi Denis, *Laws of Early Iceland*, 244.
100. Oddr, *Saga of Olaf Tryggvason*, 53 (p. 103).
101. Campbell, *Encomium Emmae Reginae*, §4, 13.

102. Constantine Porphyrogenitus, *De Administrando Imperio*, 9 (p. 61).
103. Wickham, *Inheritance of Rome*, 547.

10. Drumul Mătăsii pe mări

1. Al-Baladhuri, *Origins of the Islamic State*, 2: 215-217. Vazi Hitti, *History of the Arabs*, 207-208. „Bărci” este o traducere a cuvîntului *barija*, termen generic pentru navele piraţilor. Vezi Agius, *Classic Ships of Islam*, 328-330.
2. Al-Baladhuri, *Origins of the Islamic State*, 2: 217.
3. Al-Yaqubi, în Hourani, *Arab Seafaring*, 64.
4. Al-Muqaddasi, *Best Divisions*, 100.
5. Al-Yaqubi, în Hourani, *Arab Seafaring*, 64.
6. Wink, *Al-Hind*, 1: 53.
7. Hitti, *History of the Arabs*, 241.
8. Al-Istakhri, în Hadi Hasan, *History of Persian Navigation*, 115 n. 3.
9. Al-Tabari, *History of al-Tabari*; Wink, *Al-Hind*, 1: 30-31; şi Wilkinson, „Suhar”, 893.
10. Wink, *Al-Hind*, 1: 58.
11. Ibn Khurdadhbih, *Book of Roads and Provinces*, în Wink, *Al- Hind*, 1: 29.
12. Peacock şi Peacock, „Enigma of ’Aydhab”; Brett, *Rise of the Fatimids*, 273; şi Nasir-i Khusraw, *Book of Travels*, 85-87.
13. Risso, *Merchants and Faith*, 14; Wilkinson, „Oman and East Africa”, 278.
14. Blench, „Ethnographic Evidence”, 439-441.
15. Spear, „Early Swahili History”, 271-275.
16. *Ibid*., 261-263. O moschee de vineri este moscheea principală a unui oraş, spre deosebire de cele locale, mai mici (*masjid*).
17. Chittick, *Kilwa*, 13-17 şi *passim*.
18. Al-Idrisi, *The Delight of Him*, în di Meglio, „Arab Trade”, 113. Unii consideră improbabil comerţul dintre Asia de Sud-Est şi Africa, mai ales Chittick, „East African Trade with the Orient”, 103.
19. Rougeulle, „Medieval Trade”, 159.
20. Davis, *Slavery and Human Progress*, 42-46.
21. Buzurg ibn Shahriyar, *Book of the Wonders of India*, 32 (pp. 31-36).
22. *Ibid*., xvii-xviii.
23. *Ibid*., 83 (p. 76).
24. Al-Baladhuri, *Origins of the Islamic State*, 2: 53. Vezi Wink, *Al-Hind*, 1: 97.
25. Yijing, *Record of the Buddhist Religion*, xxviii.
26. Chou, „Tantrism in China”, 274-275; Sen, *Buddhism, Diplomacy and Trade*, 26-27.
27. Huichao [Hwi Cao], în Hadi Hasan, *History of Persian Navigation*, 103-104.
28. Sulayman, *Account of China and India*, 13 (p. 38).
29. Hourani, *Arab Seafaring*, 75.
30. Mărturiile arabe vorbesc despre Kalah şi Zabaj timp de multe secole. Kalah se

referea la Takuapa, pe coasta de vest a Peninsulei Malacca, pînă în secolul al XI-lea, după care era folosit cu trimitere la Kedah. Zabaj se referă probabil la Java pînă în 860, cînd un membru mai tînăr al Dinastiei Sailendra a urcat pe tronul regatului Srivijaya, la Palembang, în Sumatra. Dinastia Sailendra din Java a fost înlăturată de la putere în secolul al X-lea, iar referirile ulterioare la Zabaj indică probabil Sumatra. Vezi Hall, *Maritime Trade*, 200; şi Tibbetts, *Study of the Arabic Texts*, 107, 118-128.

31. Wink, *Al-Hind*, 1: 225, 230, 256.
32. Keay, *India*, 170. Pentru India medievală, vezi Keay, *India*, 160-174; şi Thapar, *Early India*, 328-330.
33. Wink, *Al-Hind*, 1: 270.
34. *Ibid*., 1: 304-306.
35. Ahmad, „Travels of… al-Mas'udi", 511; Wink, *Al-Hind*, 1: 68-72, 76.
36. Chakravarti, „Nakhudas and Nauvittakas", 37, 39-40.
37. Wink, *Al-Hind*, 1: 72. Pentru „căsătoriile temporare", vezi Shahla Haeri, *Law of Desire: Temporary Marriage in Iran* (Londra: Tauris, 1989).
38. Lord, *Display of Two Forraigne Sects*, 3.
39. Kulke, „Naval Expeditions of the Cholas", 2.
40. Mukund, *Trading World of the Tamil Merchant*, 25-41; Guy, „Tamil Merchant Guilds", 295-302; Clark, „Muslims and Hindus in Quanzhou", 63-65; şi Wade, „Early Age of Commerce", 236-237.
41. Spencer, *Politics of Expansion*, 144-145.
42. Sen, *Buddhism, Diplomacy and Trade*, 220.
43. Abu Zayd, *Concerning the Voyage*, 98-99.
44. Wink, *Al-Hind*, 1: 75.
45. Jacq-Hergoualc'h, *The Malay Peninsula*, 270.
46. Abu Zayd, *Concerning the Voyage*, 89.
47. *Ibid*., 64-68.
48. Inscripţia Telaga Batu, în Casparis, *Selected Inscriptions*, 37, 39. Vazi Hall, *Maritime Trade*, 98-99; şi Hall, „Economic History of Early Southeast Asia", 201.
49. Jacq-Hergoualc'h, *The Malay Peninsula*, 194.
50. Yijing, *Record of the Buddhist Religion*, xxx.
51. Xuanzang, *Si-Yu-Ki: Buddhist Records of the Western World*, 2: 200-201. Un pelerin şi traducător budist, Xuanzang, a petrecut 17 ani (630-647) în India, către care şi de unde a călătorit pe uscat.
52. Jacq-Hergoualc'h, *The Malay Peninsula*, 107-116, 161-166, 339-340, 350, 399-402.
53. *Ibid*., 337, 347.
54. Hall, „Economic History of Early Southeast Asia", 202-204.
55. Hall, *Maritime Trade*, 110-113, 120-127.
56. Wade, „Early Age of Commerce", 251.
57. Hall, „Economic History of Early Southeast Asia", 208-215.
58. Chou K'u-fei [Zhou Qufei], *Ling-wai-tai-ta* (1178), în Zhao Rugua, *On the Chinese and*

Arab Trade, 23. Vezi Hall, *Maritime Trade*, 195.

59. În Hall, „Economic History of Early Southeast Asia", 209. Vezi Boomgaard, *Southeast Asia*, 182. *Cuişoare* provine din termenul latin *clavis*, „cui", de la forma bobocului uscat.
60. Sulayman, *Account of India and China*, 28 (p. 44).
61. În Spencer, *Politics of Expansion*, 138-139. Porturile identificate în Christie, „Medieval Tamil-Language Inscriptions", 254 n. 56. Pentru motive, vezi Kulke, „Naval Expeditions of the Cholas", 1-2.
62. În Chandra, *Trade and Trade Routes in Ancient India*, 214-221.
63. Wade, „Early Age of Commerce", 227.
64. Kulke, „Naval Expeditions of the Cholas", 10; Lieberman, *Strange Parallels*, 2: 776; şi Zhao Rugua, *On the Chinese and Arab Trade*, 23.
65. Hall, *Maritime Trade*, 199; Aung-Thwin, *Mists of Ramañña*, 257-258, 300-306.
66. McGrail, *Boats of the World*, 272: „Barca indiană cu scînduri cusute poate data cel devreme de la începutul secolului al XVI-lea. Cum erau folosite în estul Africii, Arabia şi Asia de Sud-Est la sfîrşitul mileniului I î.e.n./începutul mileniului I e.n., sugerează că ar fi putut fi folosite de timpuriu şi în India. Nu există însă dovezi". Vezi şi Tomalin *et al.*, „Thaikkal-Kadakkarappally Boat", 257.
67. Li Zhao, *Tang Guo Shi Bu*, în Gunawardana, „Changing Patterns of Navigation", 65.
68. Flecker, „A Ninth-Century ad Arab or Indian Shipwreck in Indonesia". Pentru scîndurile cusute, vezi, capitolul 6. Pentru tipurile de lemn folosite, vezi Flecker, „A Ninth-Century ad Arab or Indian Shipwreck in Indonesia: Addendum".
69. Abu Zayd, *Concerning the Voyage*, 89.
70. *Ibid.*, 95, înţelegînd „conservarea" în loc de „călăfătuirea" traducătorului.
71. Margariti, *Aden*, 56-57, 161.
72. În Chaudhuri, „Ship-Building in the Yuktikalpataru", 140.
73. Mookerji, *Indian Shipping*, 21. Vezi Tomalin *et al.*, „Thaikkal-Kadakkarappally Boat", 257-258.
74. În Chaudhuri, „Ship-Building in the Yuktikalpataru", 140-141.
75. McPherson, *Indian Ocean*, 115-118.
76. Tomalin *et al.*, „Thaikkal-Kadakkarappally Boat", 259-262.
77. Al-Muqaddasi, *Best Divisions*, 11. Vezi Agius, *Classic Ships of Islam*, 204-205, iar pentru *busi*, 282-283; şi Mott, *Development of the Rudder*, 121.
78. Tripati, „Ships on Hero Stones from the West Coast of India"; Mott, *Development of the Rudder*, 106-119. Inscripţiile de pe piatra memorială sînt ilizibile şi nu se cunoaşte nimic despre acţiunile reprezentate.
79. Miksic, *Borobudur*, 18, 40.
80. Odată cu dovezile arheologice şi etnografice moderne, sculpturile reprezentînd vase cu balansiere au fost o sursă de inspiraţie pentru proiectarea şi construirea unui vas care a navigat din Java pînă în Madagascar şi Cape Town între august 2003 şi februarie 2004, petrecînd în total 151 de zile pe mare.
81. Burningham, „Borobudur Ship", şi discuţii personale.

82. Nasir-i Khusraw, *Book of Travels*, 121.
83. Al-Istakhri, *al-Aqalim*, în Naji, „Trade Relations”, 432. Jannaba era un port pe coasta Farsului, la nord de oraşul Bandar Rig (29°28’N, 50°37’E). Conform *Descrierii provinciei Fars* a geografului persan din secolul al XII-lea Ibn al-Balkhi, „în persană i se spune Ganfah, însemnînd «apă împuţită». Acum, un oraş ce are un asemenea nume înseamnă că are un caracter împuţit, despre care nu se va vorbi”.
84. Nasir-i Khusraw, *Book of Travels*, 122-123. Un parasang are aproximativ şase kilometri.
85. Abu Zayd, *Concerning the Voyage*, 93.
86. În Chandra, *Trade and Trade Routes in Ancient India*, 217, 221.
87. Al-Muqaddasi, *Best Divisions*, 9.
88. Tibbetts, *Arab Navigation*, 7-9. Pentru o scurtă trecere în revistă a navigaţiei arabe şi a ghidurilor din acea perioadă, vezi Agius, *Classic Ships of Islam*, 187-202.
89. Ahmad ibn Majid, în Tibbetts, *Arab Navigation*, 77.

11. China priveşte înspre mare

1. Flecker, „A Ninth-Century AD Arab or Indian Shipwreck in Indonesia”; Zheng, *China on the Sea*, 1, 6, 33; şi Worrall, „China Made”.
2. Xiong, *Sui Tang Chang’an*, 205-207.
3. Twitchett şi Wechsler, „Kao-tsung and the Empress Wu”, 282-285; Lee, *Korea and East Asia*, 17, 66-68; şi Graff, *Medieval Chinese Warfare*, 198-200.
4. *Nihongi*, „Tenchi”, 27.7-8 (663 CE), vol. 2: 280. Vezi Mitsusada şi Brown, „Century of Reform”, 207.
5. Twitchett, „Hsüan-tsung”, 430; Lee, *New History of Korea*, 71-73.
6. Twitchett şi Wechsler, „Kao-tsung and the Empress Wu”, 277-279.
7. Twitchett, *Financial Administration under the T’ang*, 87-89; Pulleyblank, *Background of the Rebellion of An Lu-shan*, 34-35, 183-187.
8. Grousset, *Empire of the Steppes*, 114-120; Twitchett, „Hsüan- tsung”, 444.
9. Taylor, *Birth of Vietnam*, 195.
10. Pulleyblank, *Background of the Rebellion of An Lu-shan*, 97-99.
11. Dalby, „Court Politics in Late T’ang Times”, 562; Twitchett, „Hsüan-tsung”, 457.
12. Clark, „Frontier Discourse and China’s Maritime Frontier”, 27.
13. Wang, *Nanhai Trade*, 76.
14. Peterson, „Court and Province”, 484-486.
15. Wechsler, „T’ai-tsung the Consolidator”, 218.
16. Reischauer, *Ennin’s Travels*, 281-287. Deşi negustorii din Silla dominau comerţul, portul Tengzhou de pe coasta nordică a Peninsulei Shandong avea hanuri diferite pentru servirea călătorilor care soseau pe mare din Balhac şi Silla, iar Ennin

consemnează sosirea unei corabii din Balhac în Peninsula Shandong în 839 (p. 141). Vezi Lee, *New History of Korea*, 94-95.

17. Detaliile referitoare la viaţa sa nu sînt foarte clare şi există un dezacord în ceea ce priveşte data morţii sale, estimată între 841 şi 846. Pentru scrisoarea de mulţumire a lui Ennin pentru că a fost lăsat să treacă spre Yangzhou, *Ennin's Diary* 840-2-17 (pp. 166-167 şi p. 100 n. 438); Reischauer, *Ennin's Travels*, 287; Lee, *New History of Korea*, 95-97; şi Henthorn, *History of Korea*, 79-81.
18. Lee, *New History of Korea*, 91, 95-96, 100-103, unde numele date sînt Chakchegon şi Wang Kon.
19. În Shiba şi Elvin, *Commerce and Society in Sung China*, 187.
20. Henthorn, *History of Korea*, 100.
21. Peterson, „Court and Province", 555; Somers, „End of the T'ang", 684-685, 689-691.
22. Ouyang Xiu, *Biography of Huang Chao*, 3a (p. 18).
23. Abu Zayd, 41-42. Vezi Clark, „Muslims and Hindus in Quanzhou", 55.
24. Wei Zhuang, „Lament of the Lady of Qin", ll.127-31.
25. Abu Zayd, *Concerning the Voyage*, în Levy, *Biography of Huang Ch'ao*, 117, 119-120. Vezi Wang, *Nanhai Trade*, 78-79.
26. Mote, *Imperial China*, 8-14.
27. *Ibid*., 164-165.
28. *Ibid*., 116, 369.
29. Benn, *China's Golden Age*, 46.
30. În Taylor, *Birth of Vietnam*, 183.
31. [*Xin*] *Tang Shu*, 4.1b, în Wang, *Nanhai Trade*, 73.
32. În Hall, *Maritime Trade*, 179. Acest raid din 774 a fost urmat de altul în 787. Phan Rang este situat la 150 de mile nord-est de Delta Mekongului, iar Nha Trang la 50 de mile dincolo de Phan Rang.
33. Sima Guang, *Zi Zhi Tong Jian* [*Oglinda istoriei*], 234, vol. 12: 596, în Taylor, *Birth of Vietnam*, 208.
34. Taylor, *Birth of Vietnam*, 245.
35. În Li, „View from the Sea", 84 n. 2.
36. Le Tac, *Annam Chi Luoc* 104, în Taylor, *Birth of Vietnam*, 252.
37. În Taylor, *Birth of Vietnam*, 280.
38. În *ibid*., 287.
39. Whitmore, „Rise of the Coast", 105.
40. *Ibid*., 109-110.
41. Yijing, *Record of the Buddhist Religion*. Pentru bucătăria din perioada Dinastiei Tang în general, vezi Schafer, *Golden Peaches of Samarkand*, 139-154.
42. În Kuwabara, „On P'u Shou-keng", 6.
43. Schafer, *Golden Peaches of Samarkand*; *păsări*: 100-102; *bucătărie*: 140; *elefanţi*: 81-84; *tămîie*: 157-162; *muzicieni*: 56; şi *lemn de santal şi lemn de trandafir*: 134-138.
44. Shiba şi Elvin, *Commerce and Society in Sung China*, 127-129.
45. Lien-sheng, *Money and Credit in China*, 51-56.

46. So, *Prosperity, Region and Institutions*, 36. *Shibosi* (*shih-po-ssu*) se traduce şi prin „administrator al biroului de comerţ maritim” (Chin, „Ports, Merchants, Chieftains and Eunuchs”, 236), „comisar al corăbiilor de comerţ” (Kuwabara, „On P’u Shou-keng”), „comisar al comerţului naval” (Wang, *Nanhai Trade*, 94), „comisariat al comerţului” (Clark, *Community, Trade and Networks*, 169) şi „birou al comerţului maritim” (Zheng, *China on the Sea*, 32).
47. În Schafer, *Golden Peaches of Samarkand*, 15. Cunoscut postum drept „Marele învăţător care a traversat marea”, Jianzhen era la a cincea dintre cele şase încercări ale sale de a ajunge în Japonia, unde a murit în 763.
48. So, *Prosperity, Region and Institutions*, 42-49.
49. Verschuer, *Across the Perilous Sea*, 34-35.
50. Bielenstein, *Diplomacy and Trade*, 106, 124, 138, 144; Verschuer, *Across the Perilous Sea*, 34.
51. Han Yu, în Schafer, *Vermilion Bird*, 128.
52. *Wuguo Gushi*, 2.10a, în So, *Prosperity, Region şi Institutions*, 25.
53. În Clark, „Muslims and Hindus in Quanzhou”, 60.
54. Clark, „Muslims and Hindus in Quanzhou”, 58.
55. Kuwabara, „On P’u Shou-keng”, 2-3, 19-20; So, *Prosperity, Region and Institutions*, 48-49.
56. Wang, *Nanhai Trade*, 79-81.
57. Clark, *Community, Trade and Networks*, 124.
58. Chang, „Formation of a Matirime Convention”, 148-150; Gladney, *Muslim Chinese*, 262.
59. Cui Rong, în Shiba şi Elvin, *Commerce and Society in Sung China*, 4.
60. Benn, *China’s Golden Age*, 185.
61. Li Chao [Li Zhao], citat în *Tangguo Shibu* [*Informaţii suplimentare asupra Dinastiei Tang*], în Shiba şi Elvin, *Commerce and Society in Sung China*, 5.
62. Clark, „Frontier Discourse and China’s Maritime Frontier”, 17-18.
63. Worcester, *The Junkman Smiles*, 10.
64. *Ennin’s Diary*, 838-7-21 (pp. 19-20).
65. Shiba şi Elvin, *Commerce and Society in Sung China*, 5.
66. Manguin, „Southeast Asian Ship”, 272.
67. McGrail, *Boats of the World*, 348.
68. Wang, *Nanhai Trade*, 100.
69. În Manguin, „Trading Ships”, 275.
70. Manguin, „Trading Ships”, 268-269.
71. McGrail, *Boats of the World*, 354.
72. *Ibid*., 159, 309, 357.
73. Taylor, *Birth of Vietnam*, 226, 231.
74. *Nihongi*, „Tenchi”, 27.7-8 (683 CE), vol. 2: 280. Vezi şi Mitsusada şi Brown, „Century of Reform”, 207.
75. Verschuer, *Across the Perilous Sea*, 41. Vezi Lee, *New History of Korea*, 517.

12. Mediterana şi Europa în epoca medievală

1. Lane, *Venice*, 11.
2. *Ibid*., 7-8.
3. Senior, „*Bucentaur*”, 135.
4. Spufford, *Power and Profit*, 400.
5. Pryor, „Venetian Fleet for the Fourth Crusade,” 115.
6. Dante, *Inferno*, Canto 21, ll. 7-15 (p. 319) [ed. rom.: *Divina Comedie*, în traducerea lui George Coşbuc, ediţie îngrijită şi comentată de Ramiro Ortiz, Iaşi, Polirom, 2000, p. 191].
7. Lane, *Venice*, 13-14, 48-51.
8. Frankopan, „Byzantine Trade Privileges”, 143.
9. Anna Comnena, *Alexiad*, 4.2 (p. 137).
10. Frankopan, „Byzantine Trade Privileges”, 152-153; Frankopan preferă data de 1092.
11. Anna Comnena, *Alexiad*, 6.5 (p. 191). Cartierul veneţienilor era situat la Cornul de Aur, chiar la vest de Neorion, între Poarta Perama (cheiul evreilor) şi Poarta Drungarios (Vigla).
12. Lane, „Economic Meaning of War and Protection”, 387.
13. Epstein, *Genoa and the Genoese*, 11-14.
14. Cowdrey, „Mahdia Campaign”, 8-10; Abulafia, „Trade and Crusade”, 6.
15. Cowdrey, „Mahdia Campaign”, 6.
16. Urban al II-lea, în Riley-Smith, *Crusades*, 12-13.
17. În Pryor, „Venetian Fleet for the Fourth Crusade”, 121.
18. „Fatimid Navy”, 77-78.
19. Reilly, *Medieval Spains*, 92-93.
20. Lewis, „Northern European Sea Power”, 141-143.
21. Ibn Khaldun, *Muqaddimah*, 2: 43; Lewis, „Northern European Sea Power”, 150.
22. Matthew, *Norman Kingdom of Sicily*, 72-75.
23. Williams, „Making of a Crusade”.
24. Epstein, *Genoa and the Genoese*, 49-52.
25. *Annali Genovesi*, 30, în Williams, „Making of a Crusade”, 44.
26. Lewis, „Northern European Sea Power”, 147.
27. David, *The Conquest of Lisbon*, 53.
28. *Ibid*., 91.
29. Al-Kitab Imad ad-Din al-Isfahani, în Ayalon, „Mamluks and Naval Power”, 4.
30. Choniates, *O City of Byzantium*, 250-251. Choniates relatează că 4.000 de supravieţuitori au fost vînduţi ca sclavi. Vezi William of Tyre, *History of Deeds Done Beyond the Sea*, 22.12-13 (pp. 464-467).
31. Riley-Smith, *Crusades*, 151.

32. Villehardouin, *Conquest of Constantinople*, în Pryor, „Venetian Fleet for the Fourth Crusade”, 114.
33. Lane, *Venice*, 37.
34. Villehardouin, *Conquest of Constantinople*, 50.
35. *Ibid*., 92.
36. În Ostrogorsky, *History of the Byzantine State*, 376.
37. Lopez, „Back to Gold”, 219-220, 229-230.
38. Charanis, „Piracy in the Aegean”, 135-136.
39. Boccaccio, *Decameron*, Day 5, Story 6 (p. 447) [ed. rom.: *Decameronul*, traducere de Eta Boeriu, Craiova, Apollo, vol. I, p. 125].
40. Ramon Llull, *Liber de Fine*, în Pryor, „Naval Battles of Roger of Lauria”, 199. Vezi Mott, *Sea Power*, 151-175; Lane, „Crossbow in the Nautical Revolution”; şi Pryor, „From Dromon to Galea”, 111.
41. Mott, *Sea Power*, 175-177.
42. Lopez, „Majorcans and Genoese”, 1164.
43. *Primera Crónica General de España*, în Constable, *Trade and Traders*, 244.
44. Lopez, „European Merchants in the Medieval Indies”, 168 n. 18, 169-170.
45. Ayalon, „Mamluks şi Naval Power”, 8-12.
46. Pryor, „Maritime Republics”, 440.
47. Ibn Battuta, *Rihala*, 2: 471.
48. Nicephorus Gregoras, *Ecclesiasticae Historiae*, în Herlihy, *Black Death*, 24.
49. Gläser, „Development of the Harbours”, 79-81.
50. Helmhold von Bosau, *Chronicle of the Slavs*, în Schildhauer, *Hansa*, 19.
51. Henricus Lettus, *Chronicle of Henry of Livonia*; Riley-Smith, *Crusades*, 131.
52. În Lopez, *Commercial Revolution*, 117.
53. În Ellmers, „Cog as Cargo Carrier”, 38.
54. Ellmers, „Cog as Cargo Carrier”, 37-38.
55. Dollinger, *German Hansa*, 27-50.
56. *Ibid*., 62-64.
57. Thompson, „Early Trade Relations”, 551.
58. Oakley, *Short History of Denmark*, 55.
59. Saxo Grammaticus, *Gesta Danorum*, prefaţă, în Gade, *Hanseatic Control of Norwegian Commerce*, 17. Sjælland este cea mai mare insulă a Danemarcii.
60. Sicking, „Amphibious Warfare in the Baltic”, 76-81.
61. Bjork, „Peace of Stralsund, 1370”.
62. În *ibid*., 60. Vezi Dollinger, *German Hansa*, 79-82.
63. Oakley, *Short History of Denmark*, 78-80, 87.
64. Dollinger, *German Hansa*, 81-82.
65. De Witte, „Maritime Topography of Medieval Bruges”, 141-143.
66. Spufford, *Power and Profit*, 113, 232, 266, 278, 319-320, 330.
67. Friel, *Maritime History of Britain and Ireland*, 62-66.
68. *Ibid*., 49.

69. James, *Studies in the Medieval Wine Trade*, 9-10, 35.
70. Friel, *Maritime History of Britain and Ireland*, 64. Pentru o istorie a măsurării tonajului, vezi Lyman, „Register Tonnage".
71. Friel, *The Good Ship*, 139.
72. Rose, *Medieval Naval Warfare*, 61-62.
73. Sylvester, „Communal Piracy", 170-173; Rodger, „Naval Service of the Cinque Ports", 646-647.
74. Sherborne, „Hundred Years' War", 164 *ff*.
75. Rodger, *Safeguard of the Sea*, 128; Petrie, *Prize Game*, 2-3; şi Spufford, *Power and Profit*, 221-222.
76. Mott, *Sea Power*, 124-132.
77. *Calendar of the Patent Rolls... Henry IV*, 23 aprilie 1400 (vol. 1, 271).
78. Mott, *Development of the Rudder*, 106-119.
79. Friel, *The Good Ship*, 79.
80. Paine, *Ships of the World,* s.v. Coga de la Bremen, citîndu-i pe Gardiner şi Unger, *Cogs, Caravels and Galleons*, şi Werner Lahn, *Die Kogge von Bremen – The Hanse Cog of Bremen* (Hamburg: Deutsches Schiffahrtsmuseum, 1992).
81. Giovanni Villani, *Florentine Chronicle*, în Mott, *Development of the Rudder*, 138-140. Vezi Ellmers, „Cog as Cargo Carrier", 39.
82. Lane, *Venice*, 46; Spufford, *Power and Profit*, 398.
83. Martino da Canale, *Cronaca veneta*, în Lane, *Venetian Ships and Ship-builders*, 5. Vezi Dotson, „Fleet Operations", 168-175.
84. Pryor, „From Dromon to Galea", 110-111.
85. Bondioli *et al*., „Oar Mechanics", 173-183.
86. Lane, *Venetian Ships and Shipbuilders*, 16-29; Casson, „Merchant Galleys", 123-126.
87. „Şantierul naval regal francez din Rouen, Clos des galees... era singurul loc din nordul Europei unde vasele erau construite începînd cu scheletul" (Friel, *The Good Ship*, 172).
88. Holmes, „The «Libel of English Policy»", 199-200.
89. Spufford, *Power and Profit*, 399-404.
90. Regula specifica 2,5 *palmorum* pe 6,5 pînă la 7 *palmorum* sau 24,75 inchi pe 64,35 pînă la 69,3 inchi – aproximativ un metru pătrat. Berlow, „Sailing of the *St. Esprit*", 350 n. 1.
91. *The Book of Wanderings of Brother Felix Fabri in Palestine and Arabia*, în Lane, *Venetian Ships and Shipbuilders*, 21; Casson, „Merchant Galleys", 125.
92. Constable, *Trade and Traders*, 68-70; Goitein, *Mediterranean Society*, 1: 72; şi Goitein şi Friedman, „*India Book*", 25, 133-134.
93. Goitein, *Mediterranean Society*, 1: 186-192.
94. *Ibid*., 1: 349-350; Constable, *Trade and Traders*, 119-121.
95. Khalilieh, *Islamic Maritime Law*, 82-83.
96. Wansbrough, „Safe-Conduct", în special 32-34; Khalilieh, *Islamic Maritime Law*, 125.
97. Ehrenkreutz, „Place of Saladin", 110.

98. Khalilieh, *Islamic Maritime Law*, 126-127.
99. Beha ed-Din, *Life of Saladin*, în Reinert, „Muslim Presence in Constantinople”, 141.
100. Roover, „Early Examples of Marine Insurance”, 188-189.
101. *Ibid*., 190.
102. Spufford, *Power and Profit*, 336.

13. Epoca de aur a Asiei maritime

1. Kuwabara, „On P’u Shou-keng”, 24 n. 22.
2. Chang, „Formation of a Maritime Convention”, 147-149.
3. *Ibid*., 151.
4. În Guy, „Tamil Merchant Guilds”, 297.
5. Zhao Rugua, *On the Chinese and Arab Trade*, 88-93.
6. Guy, „Expansion of China’s Trade”, 14.
7. Zhao Rugua, *On the Chinese and Arab Trade*, 259, s.v. „Porcelain”.
8. Peterson, „Old Illusions and New Realities”, 218-231.
9. Needham *et al*., *Science and Civilisation*, vol. 5, partea a VII-a, 163, 170-179.
10. Lo, „Chinese Shipping”, 171.
11. În Deng, *Chinese Maritime Activities*, 83.
12. *Ibid*., 161.
13. Lo, „Controversy over Grain Conveyance”; Sung şi Schurmann, *Economic Structure*, 108-130.
14. Lo, „Controversy over Grain Conveyance”, 285; Needham *et al*., *Science and Civilisation*, vol. 4, partea a III-a, 306-320.
15. Lo, „Chinese Shipping”, 171.
16. Zhu Yu, *Pinzhou Table Talk*, în Needham *et al*., *Science and Civilisation*, vol. 4, partea I, 279.
17. Needham *et al*., *Science and Civilisation*, vol. 4, partea I, 279-292; Lane, „Economic Meaning of the Invention of the Compass”. Pentru referinţe în surse persane şi arabe, vezi Tibbetts, *Arab Navigation*, 290; Needham *et al*., *Science and Civilisation*, vol. 4, partea I, 245-251.
18. În Needham *et al*., *Science and Civilisation*, vol. 4, partea I, 280.
19. Needham *et al*., *Science and Civilisation*, partea a III-a, 549 şi fig. 227.
20. Deng, *Chinese Maritime Activities*, 55.
21. Sung şi Schurmann, *Economic Structure*, 223-225.
22. *Ibid*., 224-225.
23. În *ibid*., 226.
24. *Yuan Shih*, 25b1, în Sung şi Schurmann, *Economic Structure*, 232.
25. Polo, *Travels*, 237. Zaiton, „oraşul măslinilor”, era numele persan şi arab pentru

Quanzhou, poate datorită similitudinii cu termenul chinez *citong*, un arbore apreciat în construcţiile navale pentru calitatea de a conservare a uleiului de tung obţinut prin presarea nucilor sale şi plantat extensiv în Quanzhou în secolul al X-lea. Vezi Schottenhammer, „Transfer of Xiangyao from Iran and Arabia to China", 144-145.

26. Verschuer, *Across the Perilous Sea*, 47.
27. *Tales of the Heike*, 11.7 (p. 134).
28. *Ibid*., 11.9 (pp. 142-143). Insulele Ryukyu se întind pe aproximativ 570 de mile între nordul Taiwanului şi sudul Insulei Kyushu. Okinawa se află la jumătatea acestui lanţ de insule, la aproximativ 425 de mile est de Fuzhou.
29. „Heike", 115-122.
30. *Kaiqing siming xuzhi*, cartea a VIII-a, în Verschuer, *Across the Perilous Sea*, 77.
31. Verschuer, *Across the Perilous Sea*, 10, 33-47, 79-80, 151-152; Souyri, *World Turned Upside Down*, 2-5, 154-155, 158-160.
32. Lee, *New History of Korea*, 147-152.
33. Conlan, *In Little Need of Divine Intervention*, 255-264; Rossabi, *Khubilai Khan*, 99-102.
34. Conlan, *In Little Need of Divine Intervention*, 214-15, 234-239.
35. *Ibid*., 254-255.
36. *Tales of the Heike*, 11.7 (p. 134).
37. Conlan, *In Little Need of Divine Intervention*, 1-17.
38. Souyri, *World Turned Upside Down*, 150-151.
39. Hall, *Maritime Trade*, 210-212.
40. Polo, *Travels*, 251.
41. Rockhill, „Notes", 15 (1914): 442, 444-447; Hall, *Maritime Trade*, 212; şi Rossabi, *Khubilai Khan*, 219.
42. *Hikayat Raja-Raja Pasai*, 161, în Reid, „Rise and Fall", 62.
43. Reid, *Expansion and Crisis*, 95-96; Wicks, *Money, Markets, and Trade*, 291.
44. Taylor, „Early Kingdoms", 168-173; Reid, *Expansion and Crisis*, 205; şi Lieberman, *Strange Parallels*, 1: 245.
45. Polo, *Travels*, 241-312.
46. Deng, *Chinese Maritime Activities*, 57-58.
47. Vezi introducerea lui Hirth şi Rockhill la Zhao Rugua, *On the Chinese and Arab Trade*, 36-38.
48. Zhao Rugua, *On the Chinese and Arab Trade*, 227, 220, 217-220; Rockhill, „Notes", partea I, 419.
49. Ibn Battuta, *Travels*, 4: 899. Descrierea de către Ibn Battuta a Asiei de Sud-Est şi a călătoriei sale de la Guangzhou la Hangzhou este atît de confuză, încît unii se îndoiesc că a ajuns cu adevărat atît de departe. S-au formulat îndoieli similare şi în privinţa acurateţei scrierilor lui Marco Polo. Vezi, de exemplu, Ross E. Dunn, *The Adventures of Ibn Battua, a Muslim Traveler in the 14th Century* (Berkeley: University of California Press, 1986), 252-253, şi Frances Wood, *Did Marco Polo Go to China?* (Boulder: Westview, 1996).
50. Goitein, *Mediterranean Society*, 1: 1-23; Goitein şi Friedman, „*India Book*", 3-6.

51. *Ibid*., 52-58, 69-70.
52. *Ibid*., 37-47.
53. *Ibid*., 313-317.
54. *Ibid*., 12.
55. Goitein, „Beginnings”, 353, 360. Vezi Goitein şi Friedman, „*India Book*”, 483 n. 28; Margariti, *Aden*, 152-153. Vezi şi nota referitoare la „docul din Akkad”, *supra*, n. 15 p. 487.
56. În Goitein şi Friedman, „*India Book*”, 38.
57. Ibn Jubayr, *Travels*, 52; Ehrenkreutz, „Place of Saladin”, 109-110.
58. Margariti, *Aden*, 43, 94.
59. Benjamin of Tudela, *Itinerary*, 119.
60. Goitein, „Two Eyewitness Reports”, 256; Goitein şi Friedman, „*India Book*”, 342, 337-347.
61. În Stern, „Ramisht of Siraf”, 10.
62. Goitein, *Mediterranean Society*, 1: 359.
63. Goitein, „Two Eyewitness Reports”, 247.
64. Goitein, „Beginnings”, 351; Serjeant, „Yemeni Merchants”, 69; şi Goitein şi Friedman, „*India Book*”, 260 n. 6.
65. În Serjeant, „Yemeni Merchants”, 70.
66. Chakravarti, „Nakhudas and Nauvittakas”, 42-43.
67. Al-Biruni, în *ibid*., 52.
68. Wink, *Al-Hind*, 2: 273-275.
69. În Chakravarti, „Nakhudas and Nauvittakas”, 53-55.
70. Hall, *Maritime Trade*, 225.
71. Johns, „Islam in Southeast Asia”, 39.
72. Hall, „Upstream and Downstream Unification”, 202-203.
73. Hall, *Maritime Trade*, 226.
74. Taylor, „Early Kingdoms”, 175-176; Hall, *Maritime Trade*, 227-228.
75. Subrahmanyam, „Of Imarat and Tijarat”, 756-757.
76. Winstedt şi Josselin De Jong, „Maritime Laws of Malacca” 27; Reid, *Expansion and Crisis*, 110; şi Hall, „Economic History of Early Southeast Asia”, 190-191.
77. Reid, *The Lands Below the Winds*, 146-153, 163-165; Reid, *Expansion and Crisis*, 49, 91-93, 124.
78. Fairbank, Reischauer şi Craig, *East Asia*, 180-182.
79. În Blussé, *Visible Cities*, 15.
80. Wang, „«Public» and «Private» Overseas Trade”, 138-139.
81. Lo, „Decline of Early Ming Navy”, 149-150, 157-163.
82. Dreyer, *Zheng He*, 33-34.
83. Ma Huan, *Overall Survey*, 137.
84. *Ibid*., 173-178; Dreyer, *Zheng He*, 158.
85. *Chronicle of the Rasulid Dynasty*, în Serjeant, „Yemeni Merchants”, 74-75. *Mithqal* era un dinar de aur cu o greutate standard de 4.231 de grame. Storaxul este o răşină

mirositoare folosită ca tămîie.

86. *Ibn al-Dayba, Bughyat al-mustafid fi tarikh Madinat Zabid*, în Serjeant, „Yemeni Merchants”, 75.

87. Dreyer, *Zheng He*, 28-30.

88. *Ibid*., 55-60, 66-73, 79-81.

89. Lo, „Termination of the Ming Naval Expeditions”, 129-131; Lo, „Decline of Early Ming Navy”, 163.

90. Gu Qiyuan, *Kezuo Zhuiyu*, în Duyvendak, „True Dates”, 395-196. Vezi Dreyer, *Zheng He*, 173-175.

91. Ma Huan, *Overall Survey*, 93. Vezi Reid, *Expansion and Crisis*, 204-207; Wang, „Merchants Without Empires”, 404-405.

92. Needham *et al.*, *Science and Civilisation*, vol. 4, partea a III-a, 494.

93. Ibn Battuta, *Travels*, 4: 827.

94. Zhao Rugua, *On the Chinese and Arab Trade*, 133.

95. Wassaf Abdullah, *Tazjiyatu-l Amsar Wa Tajriyatu-l Asar* [*O plimbare prin ţinuturi şi trecerea vremurilor*], 33.

96. Polo, *Travels*, 264.

97. Ibn Battuta, *Travels*, 4: 820. În locul cuvîntului *tartan* din traducerea originală, am folosit *taride*. Dar vezi Agius, *Classic Ships of Islam*, 342: „Nu sînt sigur de acurateţea lui Ibn Battuta atunci cînd înregistrează numele tipurilor de corăbii în contextul Oceanului Indian. Fără îndoială că acea *tarida* pe care a văzut-o el trebuie să fi arătat identic ca structură cu cea din Mediterana”.

98. Wang Ta-yuan, *Tao-I Chih lio* [Wang Dayuan, *Daoyi Zhilue*], în Rockhill, „Notes” (1915), 623-624. Vezi Chakravarti, „Overseas Trade in Horses”, 351-352; şi Deng, *Maritime Sector*, 112-113.

99. Agius, *Classic Ships of Islam*, 340-341. Caii au nevoie de o cantitate de apă între 18 şi 45 de litri pe zi, în funcţie de condiţii. Pryor estimează că un cal transportat pe Mediterana în timpul verii ar fi avut nevoie de aproximativ 36 de litri sau 1,1 tone pentru 30 de zile. Pryor şi Jeffreys, *Age of the Dromon*, 327-329, 330-31.

100. Sulayman, *Account of China şi India*, 14 (p. 38).

101. *Three Voyages of Vasco da Gama* (1869), 239-240, în Agius, *Classic Ships of Islam*, 163-164. Pentru avantajele construcţiei bazate pe scînduri cusute, vezi capitolul 2 şi nota asupra elasticităţii, *supra*, n. 11, p. 485.

102. Polo, *Travels*, 242.

103. Green, „Song Dynasty Shipwreck”; Keith şi Buys, „New Light on Ship Construction”; Li Guo-Qing, „Use of *Chu-Nam*”; şi Merwin, „Excavation of a Sung Dynasty Seagoing Vessel”.

104. Green şi Kim, „Shinan and Wando Sites”; Kim şi Keith, „14th-Century Cargo”.

105. Ibn Battuta, *Travels*, 4: 813. Unele texte chinezeşti menţionează pentru prima dată aruncătorul de flăcări sau un dispozitiv menit să „împrăştie un cumplit ulei aprins” în timpul Dinastiei Song.

106. Sleeswyk, „*Liao* and Displacement”, 12. Aparent, chinezii nu erau singurii care

construiau asemenea corăbii monumentale, iar călătorul francez Augustin de Beaulieu descrie cum „în 1629 locuitorii din Aceh au construit o grandioasă galeră de vreo sută de metri lungime”. Vezi Reid, *Expansion and Crisis*, 42, citînd *Mémoires d'un voyage aux Indes orientales, 1619-1622*: *un marchand normand à Sumatra*. Utilizarea de către chinezi a bordajului multiplu – creînd de fapt o cocă laminată – ar fi reprezentat o diferenţă semnificativă în ceea ce priveşte rezistenţa longitudinală şi în consecinţă lungimea cocii.

107. Ma Huan, *Overall Survey*, 10; Dreyer, *Zheng He*, 104-105. Zheng a organizat, dar nu a însoţit a doua expediţie.

14. Înconjurul lumii

1. Abulafia, „Neolithic Meets Medieval”, 255, 259.
2. Plinius, *Naturalis Historia*, 6.37.202-205 (vol. 2, 489-491).
3. Picard, *L'Océan Atlantique Musulman*, 34.
4. Fernández-Armesto, „Medieval Atlantic Exploration”, 46-51.
5. Fernández-Armesto, *Before Columbus*, 153.
6. Verlinden, „European Participation”, 73; harta este alcătuită de Nicolo de Pasqualin. Potrivit lui Cadamosto, primii colonişti au curăţat Insula Madeira dînd foc copacilor. „Primul pîrjol a fost atît de mare, încît [guvernatorul] Zuaconzales... a fost silit, cu toţi bărbaţii, femeile şi copiii, să fugă din faţa furiei lui şi să se adăpostească în mare, unde au rămas, pînă la gît în apă şi fără mîncare sau băutură, vreme de două zile şi două nopţi” (Crone, *Voyages of Cadamostro*, 9).
7. Epstein, *Genoa and the Genoese*, 202; Fernández-Armesto, „Spanish Atlantic Voyages and Conquests”, 138.
8. Verlinden, „European Participation”, 71-73.
9. Woodward, „Medieval Mappaemundi”, 315. Vezi Fernández-Armesto, *Before Columbus*, 156-157.
10. Chaucer, *Canterbury Tales*, „Prologue”, II, 401-410 (p. 30).
11. Jonkers, „Sailing Directions”, 460.
12. Campbell, „Portolan Charts”, 382.
13. Unger, *Ship in the Medieval Economy*, 175.
14. În Taylor, *Haven-Finding Art*, 135; „două treimi înspre mare” înseamnă două treimi din drum.
15. Jados, *Consulate of the Sea*, §251 (p. 157). Vezi *The Customs of the Sea*, în Twiss, *Black Book*, 3: 433-434.
16. *Black Book*, în Twiss, *Black Book*, 1: 129. Se crede că *Cartea neagră* a fost compilată între perioada domniei lui Eduard al III-lea (1327-1377) şi cea a lui Henric al VI-lea (1422-1461).

17. Expresia din engleză, *dead reckoning*, datează din secolul al XVII-lea; ideea că derivă din sintagma *deduced reckoning* este o ficţiune de la mijlocul secolului XX.
18. Neckham, *De Naturis Rerum*, cartea 2, capitolul 98, în C.N.B., „Alexander on the Compass Needle”, 64.
19. Vincent de Beauvais, în Taylor, *Haven-Finding Art*, 94.
20. Taylor, *Haven-Finding Art*, 100, 111.
21. Campbell, „Portolan Charts”.
22. Paselk, „Navigational Instruments”.
23. Friel, „Carrack”, 78.
24. *Ibid*., 79.
25. Elbl, „Caravel”; Phillips, „Iberian Ships”, 220-228.
26. Agius, *Classic Ships of Islam*, 271-274. Ibn Battutah foloseşte *quarib* drept termen generic pentru vasele de pescuit (inclusiv perle) din Golful Persic.
27. Russel, *Prince Henry*, 8-9.
28. *Ibid*., 31-34.
29. *Ibid*., 88-99.
30. „Un pilot priceput va… înconjura capul Bojador la opt leghe depărtare de ţărm… Cum Capul Bojador este tare primejdios, căci un recif de stînci iese din mare la mai bine de patru-cinci leghe, s-au pierdut deja mai multe corăbii. Acest cap este foarte jos şi acoperit cu nisip… cînd te afli în ape de zece stînjeni, nu se poate vedea uscatul, deoarece este atît de jos.” Duarte Pacheco Pereira, *Esmeralda de situ orbis: (1506-1508)*, în Diffie şi Winius, *Foundations*, 69.
31. În Crone, *Voyages of Cadamosto*, 17-18.
32. Referirea lui Cadamosto la cele şase stele vizează probabil cele patru stele principale ale Crucii Sudului şi două din constelaţia Centaurul.
33. Diffie şi Winius, *Foundations*, 103-107; Crone, *Voyages of Cadamosto*, xxxvi-xlii; distanţa parcursă: Russel, *Prince Henry*, 342.
34. *Ibid*., 314.
35. Winius, „Enterprise Focused on India”, 90-92.
36. Diffie şi Winius, *Foundations*, 110, 144-145, 213-214.
37. Perruso, „Development of the Doctrine of *Res Communes*”, 74-85.
38. *Romanus Pontifex*, în Davenport, *European Treaties*, 23.
39. Tratatul de la Alcáçovas, în Davenport, *European Treaties*, 44.
40. Velinden, „Big Leap Under Dom João II”, 70.
41. Barros, *Asia*, dec. 1, cartea a III-a, capitolul 5, în Diffie şi Winius, *Foundations*, 155.
42. *Ibid*., 164.
43. Subrahmanyam, *Career and Legend*, 43-57.
44. Las Casas, *Las Casas on Columbus*, 43. Pentru direcţia călătoriilor lui Columb, vezi Wey Gómez, *The Tropics of Empire*, 37-34.
45. Fernández-Armesto, *Columbus*, 192.
46. Phillips şi Phillips, *Worlds of Christopher Columbus*, 87-99; Fernández-Armesto, *Columbus*, 18-19.

47. Las Casas, *Las Casas on Columbus*, 31.
48. Fernández-Armesto, *Columbus*, 6, 18.
49. Fernández-Armesto, „Medieval Atlantic Exploration”, 65.
50. Philips şi Philips, *Worlds of Christopher Columbus*, 140. Marea Sargaselor este un sector mare din Oceanul Atlantic înconjurat de o serie de curenţi, dar în care nu există practic deloc curenţi şi adesea nu bate vîntul. Traversarea ei este şi mai dificilă din cauza prezenţei unor cantităţi foarte mari de alge din genul *Sargassum*. Este situată aproximativ între paralelele 20 şi 35°N şi între meridianele 30 şi 70°V.
51. În *ibid*., 105.
52. Colón, *Life of the Admiral Christopher Columbus*, 24. Capul Verga este situat pe coasta Africii, la 10°N.
53. Phillips şi Phillips, *Worlds of Christopher Columbus*, 110.
54. Nader, *Rights of Discovery*, 63-64.
55. Phillips şi Phillips, *Worlds of Christopher Columbus*, 143.
56. *Ibid*., 132.
57. Fernández-Armesto, *Amerigo*, 52.
58. Supoziţiile specialiştilor cu privire la dimensiunile corăbiilor lui Columb diferă mult. Dimensiunile minime propuse sînt: *Niña*, 15 metri pe cinci; *Pinta*, 17 metri pe cinci; şi *Santa María*, 18 metri pe şase. Vezi Elbl, „Caravel”; Pastor, *Ships of Christopher Columbus*; şi Philips, „Iberian Ships”.
59. Locul exact al primei debarcări a lui Columb se bazează pe estimări care iau în considerare anumite informaţii. Opinia majoritară înclină spre San Salvador; alte variante – toate în Bahamas şi la mai puţin de 250 de mile nautice distanţă – sînt arhipelagul Caicos, Insula Semana Cay şi Insula Cat. Englezii au numit San Salvadorul Insula Watlings pînă cînd s-au confirmat pretenţiile susţinute ale insulei la un pedigri istoric.
60. În Phillips şi Phillips, *Worlds of Christopher Columbus*, 163.
61. În *ibid*., 163.
62. Barros, *Asia*, dec. 1, cartea a III-a, capitolul 11, în Diffie şi Winius, *Foundations*, 171.
63. *Inter Caetera*, în Davenport, *European Treaties*, 74 n. 18, 76. Pentru implicaţiile mai ample ale împărţirii oceanului, vezi Mancke, „Early Modern Expansion”. Pentru datele bulelor, vezi Linden, „Alexander VI”, 3-8.
64. „The Bull *Dudum Siquidem*”, în Davenport, *European Treaties*, 82.
65. Phillips şi Phillips, *Worlds of Christopher Columbus*, 199; Fernández-Armesto, *Columbus*, 104.
66. Columb, „Letters of Columbus to Their Majesties”, în Jane, *Select Documents*, 2: 34. Rîurile din Geneza 2.11-14 sînt Fisonul (probabil Gangele sau Indul), Gihonul (Nilul), Hiddekel (Tigrul) şi Eufratul.
67. Fernández-Armesto, *Columbus*, 153.
68. *Ibid*., 177-184.
69. Fernández-Armesto, *Amerigo*, 67.
70. *Ibid*., 185-191; Meurer, „Cartography in the German Lands”, 1204-1207.

71. Barros, *Asia*, dec. 1, cartea a IV-a, capitolul 1, în Subrahmanyam, *Career and Legend*, 54.
72. În Subranhmanyam, *Career and Legend*, 93.
73. S-a crezut mult timp că acesta era pilotul Ibn Majid, dar s-a dovedit că nu era aşa. Vezi Winius, „Enterprise Focused on India", 137.
74. Subrahmanyam, *Career and Legend*, 136, 142.
75. În Radulet, „Vasco da Gama", 137.
76. Subrahmayan, *Career and Legend*, 174-184; Greenlee, *Voyage of Pedro Alvarez Cabral*.
77. Winius, „*Estado da India* on the Subcontinent", 193.
78. Winius, „Portugal's Shadow Empire", 248.
79. Barbosa, Magalhães şi Dames, *The Book of Duarte Barbosa*, 200.
80. Sebastian Alvarez către Dom Manuel, în Stanley, *First Voyage Round the World*, pp. xliv-xlv. Fraţii Gaspar şi Miguel Corte-Real, cărora li s-a atribuit descoperirea Insulei Newfoundland pentru Portugalia, au dispărut pe mare în 1501, respectiv 1502.
81. Pigafetta, *Magellan's Voyage Around the World*, 1: 83/85 [ed. rom.: A. Pigafetta, *Cu Magellan în jurul lumii*, ediţia a II-a, Editura Ştiinţifică, Bucureşti, 1962, p. 53].
82. Camoens, *Lusiads*, cartea a X-a (p. 246).
83. Bourne, „Demarcation Line of pope Alexander VI", 209.
84. În Schurz, *Manilla Galleon*, 21.
85. În *ibid*.
86. Martin de Zuñinga, în Schurz, *Manilla Galleon*, 27. Vezi Spate, *Spanish Lake*, 161.
87. Davenport, *European Treaties*, 170-171.

15. Naşterea comerţului global

1. Blussé şi Fernández-Armesto, *Shifting Communities and Identity Formation*, 2.
2. În Fernández-Armesto, *Amerigo*, 180.
3. Elliot, *Empires of the Atlantic World*, 51.
4. Phillips, *Six Galleons*, 11-13; Pérez Mallaína, *Spain's Men of the Sea*, 9-11.
5. Hernando de Castro, scriindu-i din Santiago de Cuba partenerului său din Sevilla, în Lockhart şi Otte, *Letters and People of the Spanish Indies*, 26.
6. Pérez Mallaína, *Spain's Men of the Sea*, 13.
7. Juan Cristóbal Calvete des Estrella, în Cook, *Born to Die*, 105-106.
8. Rocca, „Buenos Aires", 323-324.
9. Radell şi Parsons, „Realejo".
10. Spate, *Spanish Lake*, 106.
11. În Thomas, *Slavev Trade*, 110. „*Peça de Indias* era un sclav tînăr, de sex masculin, toţi ceilalţi sclavi de ambele sexe erau valorizaţi mai puţin decît un *peça*. Prin urmare,

acest termen ar putea include doi sau chiar trei oameni." (Boxer, *Portuguese Seaborne Empire*, 100)

12. Thomas, *Slave Trade*, 134; Boxer, *Portuguese Seaborne Empire*, 104.
13. Boxer, *Portuguese Seaborne Empire*, 104.
14. Russel-Wood, *World on the Move*, 15, 21-22.
15. În Earle şi Villiers, *Albuquerque*, 10.
16. *Ibid*., 1-3.
17. În *ibid*., 16, 201. Vezi Albuquerque, *Commentaries*, 3.258; şi Diffie şi Winius, *Foundations*, 250-251.
18. Albuquerque, *Commentaries*, 3: 260.
19. *Ibid*., 3: 264.
20. În Earle şi Villiers, *Albuquerque*, 17.
21. În *ibid*., 81.
22. Pires, *Suma Oriental*, 2: 287.
23. Diffie şi Winius, *Foundations*, 296-300.
24. Lane, „Venetian Shipping", 11.
25. Imber, *Ottoman Empire*, 287-292.
26. În Kortepeter: „Ottoman Imperial Policy", 89.
27. Sultanul Baiazid al II-lea, în Kortepeter: „Ottoman Imperial Policy", 92.
28. Brummet, *Ottoman Seapower*, 69, 116-117.
29. În *ibid*., 43.
30. Albuquerque, *Commentaries*, 2: 111-118, în Brummet, *Ottoman Seapower*, 45.
31. În *Ottoman Age of Exploration*, 25.
32. În *ibid.*, 68.
33. *Ibid.*, 100-101, 110-114.
34. Da Silva, *Corpo Diplomático Portuguez*, 9: 136, în Casale, *Ottoman Age of Exploration*, 115.
35. Diogo do Couto, *Década*, 8a, în Casale, „Ottoman Administration", 180.
36. Braudel, *Mediterranean*, 1: 550.
37. În Casale, „Ottoman Administration", 185-186.
38. Casale, *Ottoman Age of Exploration*, 143-145.
39. *Ibid*., 135-137.
40. *Ibid*., 123-129.
41. *Ibid*., 133.
42. *Ibid*., 174-176.
43. Aceştia erau cunoscuţi după o varietate de nume, în funcţie de religie şi de locul de origine. Printre hinduşi se numărau *bania* din Gujarat, *chettie* şi *keling* (Tamil Nadu) şi *orya* (Orissa); *chulii* erau musulmani tamili. Vezi McPherson, *Indian Ocean*, 155; Prakash, „Indian Maritime Merchant, 1500-1800", 436, 440-441.
44. Boxer, *Portuguese Seaborne Empire*, 57.
45. Gemelli Careri (1584), în *ibid*., 205.
46. Linschoten, *Voyage*, 2: 230.

47. *Portuguese Trade with India in the Sixteenth Century*; 215-216.
48. Subrahmanyam, „Note on the Rise of Surat”, 32; Prakash, „Indian Maritime Merchant, 1500-1800”, 444, 448, 451; şi Chaudhuri, „Surat Revisited”, 18.
49. Inspectorul Hendrik Adriaan van Reede tot Drakenstein către factoriile olandeze, 21 februarie 1687; în Prakash, „Indian Maritime Merchant, 1500-1800”, 435.
50. Prakash, „Indian Maritime Merchant, 1500-1800”, 442.
51. *Ibid*., 444-446.
52. În Earle şi Villiers, *Albuquerque*, 79.
53. Glete, *Warfare at Sea*, 72
54. Prakash, „Asian Merchants and the Portuguese Trade in Asia”, 133. Între 3,5 şi 8 procente depindeau de port şi de aplicarea taxei pe exporturi sau pe importuri. Vezi Diffie şi Winius, *Foundations*, 321.
55. Mathew, *Portuguese Trade with India in the Sixteenth Century*, 210.
56. Wills, „Relations with Maritime Europeans”, 339-340.
57. So, *Japanese Piracy*, 1. Termenul japonez este *wako*.
58. Însemnarea lui Zhu Wan din 5 februarie 1548, în So, *Japanese Piracy*, 55.
59. Zheng, *China on the Sea*, 141-147.
60. So, *Japanese Piracy*, 69.
61. Brown, „Impact of Firearms on Japanese Warfare”, 236-239.
62. Sansom, *History of Japan, 1334-1615*, 372; Massarella: „Jesuits and Japan”.
63. Sansom, *History of Japan, 1615-1867*, 39-45.
64. Sansom, *History of Japan, 1334-1615*, 176; Elisonas, „Inseparable Trinity”, 262-263.
65. Elisonas, „Inseparable Trinity”, 265-270.
66. În *ibid*., 264.
67. Yi Pun, „Biography of Yi Sun-sin”, în Yi Sun-sin, *Imjin Changhc'o*, 210.
68. Elisonas, „Inseparable Trinity”, 287.
69. Ballard, *Influence of the Sea*, 66.
70. Lane, „Mediterranean Spice Trade”, 30-31.
71. Wake, „Changing Pattern”, 392-395.
72. Mathew, *Portuguese Trade with India in the Sixteenth Century*, 213.
73. Braudel, *Mediterranean*, 1: 572.
74. Brummet, *Ottoman Seapower*, 135.
75. Braudel, *Mediterranean*, 1: 591-594; Imber, *Ottoman empire*, 300.
76. Braudel, *Mediterranean*, 1: 616, 622.
77. Inalcik, „Ottoman State”, 188-195, 188, 374.
78. Faroqhi, *Ottoman Empire and the World Around It*, 60-61, 144-147.
79. Andrews, *Trade, Plunder and Settlement*, 99.
80. Inalcik, „Ottoman State”, 370, 374, 380.
81. Wood, *History of the Levant Company*, 25-26, 30-31.
82. Braudel, *Mediterranean*, 1.599-602; Inalcik, „Ottoman State”, 375-376.
83. Paviot, „Trade Between Portugal and the Southern Netherlands”, 26; Wee, „Structural Changes”, 28-29, şi Braudel, *Civilisation and Capitalism*, 3: 144-146.

84. În Boxer, *Dutch Seaborne Empire*, 6.
85. Palmer, *The Baltic*, 64; Barbour, „Dutch and English Merchant Shipping”, 267.
86. Barbour, „Dutch and English Merchant Shipping”, 272.
87. Israel, *Dutch Primacy*, 21. Un memoriu al Societăţii Generale Engleze a Proprietarilor de Corăbii, din data de 11 decembrie 1823, explică motivaţia împărţirii unui vas în mod egal: „conform principiului binar al înjumătăţirii vasului şi apoi, proporţional, a fiecărei jumătăţi, pînă la a 64-a parte” – cu alte cuvinte, 1, 2, 4, 8, 16 şi 64 de acţiuni. Lloyd’s Register: „Infosheet no. 25: 64 Shares”, disponibil online la LR.org.
88. Unger, „*Fluit*”, 115-123.
89. Wee, „Structural Changes”, 30.
90. Israel, *Dutch Primacy*, 46-48.
91. Purchas, *Hackluytus Posthumus*, 12: 50.
92. Kerner, *Urge to the Sea*, 35.
93. În Willan, *Early History of the Russia Company*, 6.
94. Israel, *Dutch Primacy*, 44.
95. Kerner, *Urge to the Sea*, 179.
96. *Ibid*., 41-43.
97. *Remezov Chronicle*, 3, în Armstrong, *Yermak’s Campaign in Siberia*, 91.
98. Armstrong, *Yermak’s Campaign in Siberia*, 18-19; Hellie, *Economy and Material Culture of Russia*, 479-481.
99. Cartă emisă de ţarul Ivan Vasilievici pentru Grigori Stroganov, 4 aprilie 1558, în Armstrong, *Yermak’s Campaign in Siberia*, 281. Vezi Kerner, *Urge to the Sea*, 73.
100. Raleigh, *Discoverie of… Guiana* (1596), 96.
101. Simsarian, „The Acquisition of Legal Title to Terra Nullius”, 111, 121-128.
102. Glete, *Warfare at Sea*, 60.
103. Rodger, „New Atlantic”, 233-236.
104. Antonio Barbarigo, în Capponi, *Victory of the West*, 199.
105. Capponi, *Victory of the Vest*, 196-198; Imber, *Ottoman Empire*, 302-307.
106. Caponi, *Victory of the West*, 194-199. *A scaloccio* este o sintagmă de origine incertă, ar putea proveni de la cuvîntul italian *scala*, care înseamnă „scară”.
107. Dominguez, „State of Portuguese Naval Forces”, 191-192.
108. *Ibid*., 195. Vezi Elbl, „Caravel”, 97-98, şi Phillips, „Galleon”, 100-102.
109. Domingues, „Portuguese Naval Forces in the Sixteenth Century”, 195. Vezi şi Elbl, Caravel, 97-87; Phillips, „Galleon”, 100-102.
110. Diego García de Palacio, *Instrucion nauthica, para el buen uso y regimiento de las naos su traça, y govierno conforme a la latura de México* [*Instrucţiuni nautice pentru buna folosire şi orînduire a corăbiilor, alcătuirea lor şi navigarea potrivit cu latitudinea Mexicului*], publicat la Mexico City. Vezi Ferreiro, *Ships and Science*, 47.
111. Corăbiile daneze *Engelen* şi *Maria* cîntăreau aproximativ 1.500-2.000 de tone, *Grand François* s-a dovedit a fi prea mare ca să poată naviga, iar *The Historie and Chronicles of Scotland* descrie corabia *Michael* a lui Iacob al IV-lea drept „cel mai mare şi mai puternic vas care a navigat vreodată, al Angliei sau Franţei”

(Macdougall, „Greatest Scheip That Ewer Saillit”).

112. Rodger, *Safeguard of the Sea*, 221-237.

113. Glete, *Warfare at Sea*, 114-115.

114. Brand, „Habsburg Diplomacy During the Holland-Wend War”, 122-123.

115. Glete, „Naval Power and Control of the Sea”, 220-223.

116. Capponi: *Victory of the West*, 191-192; Guilmartin, *Gunpowder and Galleys*, 246; şi Martin şi Parker, *Spanish Armada*, 271-273.

117. Rodger, „Guns and Sails”, 82-85; Guilmartin, *Gunpowder and Galleys*, 107-109.

118. Rodger, „Development of Broadside Gunnery”, 306.

119. Glete, „Naval Power and Control of the Sea”, 217-232; Glete, *Warfare at Sea*, 116-124.

120. Rodger, *Command of the Ocean*, 17.

121. Capponi, *Victory of the West*, 253-257.

122. În Parker, „Lepanto”, 263. Vezi Capponi, *Victory of the West*, 296-313; şi Lane, *Venice*, 374.

123. Glete, *Warfare at Sea*, 155-156; Padfield, *Tide of Empires*, 129-130. Bătălia mai este numită Punta Delgata şi, în mod eronat, bătălia de la Terceira.

124. Drake, *World Encompassed*, 64.

125. Scrisoarea lui Bernandino de Mendoza, ambasadorul Spaniei la Londra, către Filip al II-lea, 9 ianuarie 1581, în Sugden, *Sir Francis Drake*, 150.

126. În Sugden, *Sir Francis Drake*, 145.

127. Rodger, *Safeguard of the Sea*, 259, 269.

128. Ofiţer anonim către un diplomat al papalităţii, în *ibid*., 259.

129. Corbett, *Successors of Drake*, vi; Thompson, *War and Government*, 185-197.

16. Statul şi marea în epoca expansiunii europene

1. Acesta este titlul lucrării în două volume a lui Beckles Wilson, *Ledger and Sword; or, The Honorable Company of Merchants of England Trading to the East Indies (1599-1874)* (Londra: Longmans, Green, 1903).
2. Davis, *Rise of the English Shipping Industry*, 51.
3. Israel, *Dutch Primacy*, 56-73.
4. Acesta ar putea fi un motiv pentru care nu s-a păstrat nici o hartă indigenă a Asiei de Sud-Est alcătuită în acele regiuni, deşi se ştie că existau, din relatările călătorilor şi geografilor europeni, printre care Ludovico de Varthema, un negustor bolognez care a ajuns în sud-estul Asiei cu puţin timp înainte de venirea portughezilor, şi diplomatul Giovanni Ramusio; acest fapt reiese şi dintr-o scrisoare a lui Afonso de Albuquerque către Manuel. Vezi Gelpke, „Afonso de Albuquerque's Map", 76-77.
5. Linschoten, *Voyage*, 1: 42.
6. Gaastra, *Dutch East India Company*, 17.
7. Parry, *Establishment of the European Hegemony*, 88.
8. În Steensgaard, *Asian Trade Revolution*, 132. Companiile anterioare au încercat, poate, să facă comerţ paşnic, dar vasele nu navigau neînarmate. Olanda şi Seeland le furnizaseră gratuit tunuri pentru corăbii, arme mai mici şi alte piese de arsenal. Vezi Israel, *Dutch Primacy*, 67.
9. În Steensgaard, *Asian Trade Revolution*, 128-141.
10. În Blussé, „Brief Encounter at Macao", 651-652.
11. Ittersum, „Hugo Grotius in Context", 518.
12. Grotius, *The Free Sea*, capitolul 1 (p. 10). Grotius a detaliat apărarea lui Van Heemskerck în *De Jure Belli ac Pacis* (*Despre dreptul războiului şi al păcii*, 1625).
13. În Knecht, *Renaissance Warrior and Patron*, 375.
14. Cardinalul de Toledo către împărat, 27 ianuarie 1541, în Biggar, *Collection of Documents*, 190.
15. Hakluyt, „Whither an Englishman May Trade into the West Indies with Certain Anwers to the Popes Bull", în Armitage, *Ideological Origins of the British Empire*, 108. Principala lucrare a lui Hakluyt este *The Principal Navigations, Voiages, Traffiqves and Discoueries of the English Nation* (1598-1600). După moartea lui, Samuel Purchas i-a îmbogăţit opera, publicînd *Hakluytus posthumus; or, Pvrchas his Pilgrimes...* (1625). Ultima operă a lui Hakluyt a fost o traducere în limba engleză a scrierii *Mare Liberum* a lui Grotius.
16. Armitage, *Ideological Origins of the British Empire*, 108-109; Berkowitz, *John Selden's*

Formative Years, 52.

17. Selden, *Of the Dominion*, 44, în Thornton, „John Selden's Response", 112.
18. Selden, *Of the Dominion*, 459, în Thornton, „John Selden's Response", 121-122.
19. Knaap şi Sutherland, *Monsoon Traders*, 20-22.
20. Marshall, „English in Asia", 271.
21. Israel, *Dutch Primacy*, 172-173.
22. Blussé, *Visible Cities*, 37-40.
23. În Andrade, „Rise and Fall of Dutch Taiwan", 431, 441; Ts'ao, „Taiwan as an Entrepot", 96-100; Blussé, „Brief Encounter at Macao", 663; şi Reed, „Colonial Origins of Manila and Batavia".
24. Struve, „Southern Ming", 666-667, 710-725; Wills, „Maritime China", 215, 226-228.
25. Anthony, *Like Froth Floating on the Sea*, 35-36.
26. Ts'ao, „Taiwan as an Entrepot", 104.
27. Blussé, *Visible Cities*, 20-21.
28. Tsuruta, „Establishment and Characteristics", 30-33; Shapinsky, „Polyvocal Portolans", 19.
29. Blussé, „Divesting a Myth", 396.
30. F. Valentijn, *Van Oud en Niew Oost-Indien* (Dordrecht, 1724-1726), vol. 5b, p. 165, în Blussé, *Visible Cities*, 21.
31. Blussé, *Visible Cities*, 22.
32. Arasaratnam, *Maritime India*, 79.
33. Marshall, „English in Asia", 269.
34. Van Heemskerck către directorii Companiei Unite din Amsterdam, 27 august 1603, în Ittersum, „Hugo Grotius in Context", 534.
35. Arasaratnam, *Maritime India*, 58.
36. Steensgaard, *Asian Trade Revolution*, 120.
37. Marshall, „English in Asia", 274-275.
38. Arasaratnam, *Maritime India*, 61-64; Furber, *Rival Empires of Trade*, 40.
39. Arasaratnam, *Maritime India*, 76.
40. Barendse, „Shipbuilding in Seventeenth-Century Western India", 179; Quaisar, „Shipbuilding in the Mughal Empire".
41. Prakash, „Indian Maritime Merchant, 1500-1800", 446.
42. Haider, „Structure and Movement of Wages", 305.
43. Arasaratnam, „India and the Indian Ocean", 121.
44. Ali, *African Dispersal in the Deccan*, 157-192.
45. Kulkarni, „Marathas and the Sea", 210; acest lucru se ştie din *Adnyapatra* (edictul regal) emis de Ramchandra Pant Amatya, redactat înainte de 1717, dar după moartea lui Shivaji.
46. Das Gupta, „Maritime Merchant of India", 99.
47. *Ibid*., 94-100.
48. Ritchie, *Captain Kidd*, 85-89; Das Gupta, *Indian Merchants*, 98-99.
49. Furber, *Rival Empires of Trade*, 40.

50. Ames, „Straits of Hurmuz Fleets”; Bathurst, „Maritime Trade and Imamate Government”, 96-103.
51. Ioannes de Laet, *Historie ofte Iaerlikje Verhael van de verrichtighen der Geoctroyeerde West-Indische Compagnie* [*Istoria sau adevărata poveste a operaţiunilor onorabilei Companii a Indiilor de Vest*], 2: 4-5, în Goslinga, *Dutch in the Caribbean*, 168.
52. În Phillips, *Six Galleons*, 5.
53. Stradling, *Armada of Flanders*, 78-79.
54. Padfield, *Tide of Empires*, 162.
55. Klooster, *Illicit Riches*, 41, 64, 73-74.
56. Lane, *Pillaging the Empire*, 103-109, 169.
57. Tratatul de la Madrid, 14, în Davenport, *European Treaties,* 2: 195-196.
58. Lane, *Pillaging the Empire*, 125-127; Davenport, *European Treaties*, 2: 321-322, 363.
59. În Morison, *European Discovery of America*, 159.
60. Raimondo din Soncino, 18 decembrie 1497, în Hoffman, *Cabot to Cartier*, 11.
61. Fagan, *Fish on Friday*, 54-55. Vezi Unger, „Netherlands Herring Fishery”, „Dutch Herring, Technology and International Trade”; şi Kowaleski, „Commercialization of the Sea Fisheries”.
62. Morison, *European Discovery of America*, 235.
63. Morison, *Samuel de Champlain*, 71-77.
64. Succesoare a Compagie des Marchands şi a Compagnie de Montmorency, Compania Noii Franţe era cunoscută oficial sub numele Compagnie des Cent-Associés (Compania celor o sută de asociaţi).
65. În Murat, *Colbert*, 240. La Salle a numit fluviul Illinois după fiul lui Colbert şi succesorul său în funcţia de ministru al Marinei, Seignelay.
66. Surrey, *Commerce of Louisiana*, 58-74.
67. Gilbert, *Discourse of a Discouerie for a New Passage to Cataia*, în Quinn, *Voyages and Colonising Enterprises*, 1: 160-161.
68. „Davies journal of the 1607 North Virginia Voyage”, în Quinn şi Quinn, *English New England Voyages*, 415.
69. Bergquist: „Paradox of American Development”, 158-159.
70. Heywood şi Thornton, *Central Africans, Atlantic Creoles*, 27-28.
71. În Johnson, *Charting the Sea of Darkness*, 87.
72. Smith, *Description of New England*, 6.
73. Humins, „Squanto and Massasoit”, 58-59.
74. Horn şi Morgan, „Settlers and Slaves”, 24; Games, „Migration”, 38-42.
75. Cressy, „Vast and Furious Ocean”, 516. Singura pierdere notată de Cressy, corabia *Angel Gabriel*, a dispărut în timpul unui uragan, în 1635, pe cînd era ancorată la Permaquid, în Maine, după ce traversase oceanul. Vezi Riess, *Angel Gabriel,* 44-46.
76. Winthrop, *Journal of John Winthrop*, iunie-august 1641, 353.
77. Rodger, *Command of the Ocean*, 192.
78. M. Edward Hayes, „A Treatise, conteining important inducements for the planting in

these parts, and finding a passage that way to the South sea and China" (1602), în Quinn şi Quinn, *English New England Voyages*, 176.

79. Pepys, *Diary*, 3 decembrie 1666, (vol. 7: 397). Pentru comparaţia cu petrolul, vezi Albion, *Forests and Sea Power*, xi, 64. Albion scria în 1926, cînd consumul de petrol era doar o fracţiune din cît avea să fie nouă decenii mai tîrziu.
80. Malone, *Pine Trees and Politic*, 24, 33-36.
81. Morison *et al*., *Concise History of the American Republic*, 34-35.
82. Lane, *Pillaging the Empire*, 168.
83. Stradling, *Armada of Flanders*, 60-62.
84. Glete, *Navies and Nations*, 1: 61; Thrush, „In Pursuit of the Frigate".
85. În Stradling, *Armada of Flanders*, 54; vezi şi 46-47, 58, 75.
86. Almirantazgo de los Países Septentrionales, în Stadling, *Armada of Flanders*, 42; James, „Development of French Naval Policy", 386.
87. O'Connell, *Richelieu*, 145.
88. Burckhardt, *Richelieu*, 1: 244-279.
89. *Ibid*., 2: 42; James, „Development of French Naval Policy", 387-388.
90. Burckhardt, *Richelieu*, 2: 29-30.
91. Stradling, *Armada of Flanders*, 104-108; Glete, *Warfare at Sea*, 181-182.
92. Burckhardt, *Richelieu*, 2: 32.
93. J. Ashburnham către E. Nicholas, 16 octombrie 1927, în Rodger, *Safeguard of the Sea*, 363.
94. Sharpe, *Personal Rule of Charles I*, 554-555; Cust, *Charles I*, 191; şi Rodger, *Safeguard of the Sea*, 381-382
95. Pett, *Autobiography*, 156.
96. În Heywood, *His Majesty's Royal Ship*, xiv.
97. *Ibid*., xxx.
98. Rodger, *Safeguard of the Sea*, 413.
99. Bruijn, *Dutch Navy*, 5-11, 145-146.
100. În Aughterson, *The English Renaissance*, 554.
101. Evelyn, *Diary*, 1 aprilie 1655 (vol. 3: 149-150).
102. Rodger, *Command of the Ocean*, 17; *Războiul Anglo-Olandez*: *ibid*., 14-18.
103. În Rodger, *Command of the Ocean*, 85.
104. Pepys, *Diary*, 22 iunie 1667 (vol. 8: 283).
105. Carlol către Henriette Anne, în Fraser, *Royal Charles*, 232.
106. În Hart, „Intercity Rivalries", 196.
107. Murat, *Colbert*, 148.
108. *Ibid*., 159-160.
109. *Ibid*., 208.
110. Rodger, *Command of the Ocean*, 86.
111. *Ibid*., 220.
112. Lavery, *The Ship of the Line*.
113. Rodger, *Command of the Ocean*, 74, 540.

114. Benjamin şi Tifrea, „Learning by Dying”, 987.

17. Ascensiunea Europei de Nord

1. Walter, *Voyage Round the World*.
2. Anson, *Voyage Round the World*, 23.
3. *Ibid*., 102.
4. Williams, *Prize of All the Oceans*, 202.
5. *Ibid*., 217-218. Pentru o imagine completă a sistemului prizelor, vezi Petrie, *Prize Game*.
6. Lind, *An Essay on the Most Effectual Means of Preserving the Health of Seamen* (1779), în Rodger, *Command of the Ocean*, 281; Baugh, *The Global Seven Years War*, 429-431.
7. *Ibid.*, 436-443.
8. Duffy, „Passage to the Colonies”, 23.
9. Lloyd, „Victualling of the Fleet”, 10.
10. În Strachan, *East India Company Journals*, 7 aprilie 1614 (p. 69).
11. Rodger, *Command of the Ocean*, 307-308; Bartholomew, „James Lind and Scurvy”; şi Duffy, „Passage to the Colonies”, 31, 38.
12. În Boxer, *Dutch Seaborne Empire*, 74.
13. Perez-Mallaina, *Spain's Men of the Sea*, 144.
14. Gratzer, *Terrors of the Table*, 24.
15. Lloyd, „Victualling of the Fleet”, 10.
16. În Sail Training Assoc. of Western Australia, *Duyfken* 1606.
17. Pack, *Nelson's Blood*, 22-23.
18. Fox către Camera Comunelor, 10 iunie 1806, în Thomas, *Slave Trade*, 493.
19. Handler, „Survivors of the Middle Passage”, 25-30.
20. *Ibid*., 50-51 n. 10. Equiano a fost folosit timp de cîţiva ani de Charles Irving şi l-a ajutat în experimentele sale cu apă distilată.
21. Falconbridge, *Account of the Slave Trade*, 24-25.
22. Garland şi Klein, „Allotment of Space”, 240-241.
23. LoGerfo, „Sir William Dolben”, 450.
24. Falconbridge, *Account of the Slave Trade*, 46.
25. Christopher Sauer, scrisoarea din 1 august 1725, în Wokeck, *Trade in Strangers*, 132.
26. Mittelberger, *Journey to Pennsylvania*, 12.
27. Horn şi Morgan, „Settlers and Slaves”, 20.
28. Jurnalul lui Narborough, în Rodger, *Command of the Ocean*, 82.
29. Pelerin, „Colbert-Seignelay Naval Reforms”.
30. Falconer, *Universal Dictionary of the Marine*, s.v. „ordinary” [„de rînd”].
31. Russell, National Maritime Museum mss., SOU/13, în Aubrey, *Defeat of James Stuart's*

Armada, 84.

32. Glete, *Navies and Nations*, 187-188; Murat, *Colbert*, 237; Rodger, *Command of the Ocean*, 105-106; şi Kennedy, *Rise and Fall of British Naval Mastery*, 65-66.
33. Brewer, *Sinews of Power*, 42, 133 („Dutch Finances"); Padfield, Maritime *Supremacy*, 194-196; şi Rodger, *Command of the Ocean*, 198-199.
34. *Ibid.*, 234; Harding, *The Emergence of British Naval Supremacy*, 39-46.
35. *Ibid.*, 68.
36. *Ibid.*, 341-348.
37. Baugh, *The Global Seven Years War*, 462-483; *Louisbourg*: 338-48; *întreaga Canadă*: 404-420, 483-492.
38. George al III-lea către Sandwich, septembrie 13 1779, în Padfield, *Maritime Supremacy*, 250.
39. Magra, *The Fisherman's Cause*, 130-132.
40. Davis, *Rise of the British Shipping Industry*, 67-68.
41. Nester, *Great Frontier War*, 76.
42. William Dowdeswell, în Labaree, *Boston Tea Party*, 71.
43. Leamon, *Revolution Downeast*, 50-51.
44. În Magra, *The Fisherman's Cause*, 149.
45. Leamon, *Revolution Downeast*, 107-119.
46. Klooster, *Illicite Riches*, 96.
47. Hagan, *This People's Navy*, 6-9.
48. Dull, *The French Navy and American Independence*, 89-91.
49. *Ibid.*, 239-249.
50. Compania Olandeză a Indiilor de Est crease o staţie de aprovizionare pentru navele sale la Cape Town, Africa de Sud, la începutul primului Război Anglo-Olandez din secolul al XVII-lea. Primii locuitori au fost angajaţi ai Companiei, iar numărul lor a fost mărit de sclavi malgaşi şi colonişti olandezi şi francezi. Thompson, *History of South Africa*, 31-45.
51. În Mahan, *Influence of Sea Power*, 465.
52. Rodger, *Command of the Ocean*, 427-430, 436.
53. Knight, *The Pursuit of Victory*, 272.
54. Nelson către contele Spencer, primul lord al amiralităţii, în Coleman, *The Nelson Touch*, 154.
55. Knight, *The Pursuit of Victory*, 288-298; Coleman, *The Nelson Touch*, 156-160.
56. Knight, *The Pursuit of Victory*, 371-384; Coleman, *The Nelson Touch*, 251-258. Povestea conform căreia Nelson, care era chior de un ochi, a ignorat semnalul lui Parker spunînd: „Am dreptul să fiu orb uneori" este apocrifă.
57. Knight, *The Pursuit of Victory*, 480.
58. Schom, *Trafalgar*, 311; Knight, *The Pursuit of Victory*, 511.
59. În Schom, *Trafalgar*, 292; Knight, *The Pursuit of Victory*, 505-508.
60. În Knight, *The Pursuit of Victory*, 514; Schom, *Trafalgar*, 320.
61. Rodger, *Wooden World*, 56-59; Knight, *The Pursuit of Victory*, 521.

62. În Rodger, *Command of the Ocean*, 267; Baugh, *The Global Seven Years War*, 229-235. Executarea motivată politic a lui Byng a fost o ţintă tentantă pentru Voltaire, care, în *Candide*, explică faptul că în Anglia „este bine să mai ucizi cîte un amiral din cînd în cînd, pentru a-i încuraja pe ceilalţi".
63. Phillips, *Founding of Russia's Navy*, 37-44.
64. Ryan, „Peter the Great and English Maritime Technology", 138-139; Hughes, *Peter the Great*, 44-48, 52, 65-66, 75.
65. Hughes, *Peter the Great*, 141.
66. Israel, *Dutch Primacy*, 43.
67. Phillips, *Founding of Russia's Navy*, 123-124, 200; Woodward, *Russians at Sea*, 22-25. Galerele, numite *skampavei*, aveau 18 metri lungime.
68. Contele Gyllenborg, în Warner, „British Merchants and Russian Men of War", 109.
69. An Act to Prevent the Inconveniencies Arising from Seducing Artificers in the Manufactures of Great Britain into Foreign Parts, 1718, 5 Geo. 1, c. 26.
70. Hughes, *Peter the Great*, 158-159.
71. Madariaga, *Catherine the Great*, 45.
72. King, *Black Sea*, 156.
73. Esmer, „Straits", 292; King, *Black Sea*, 162.
74. Ray, „Indian Society and British Supremacy", 511.
75. Habib, „Eighteenth Century in Indian Economic History", 227.
76. Prakash, „Trade and Politics", 228, 248.
77. Zhuang, „Impact of the International Tea Trade", 196-197.
78. Keay, *Honourable Company*, 391.
79. Hsu, *Rise of Modern China*, 150-154.
80. Wang, „Merchants without Empire".
81. Forrest, *Voyage to New Guinea*, 381.
82. Marshall, „Introduction", 25.
83. Blussé, „Chinese Century", 113-129.
84. Lee, *Singapore*, 5-8.
85. Morison, *Maritime History of Massachusetts*, 91.
86. Blussé, *Visible Cities*, 92.
87. Haycox, *Alaska*, 44-46; Frost, *Bering*, 50-51.
88. Miller, „Maritime Fur Trade Rivalry", 395, 401. Monopolul era pentru regiunea aflată la nord de 55°.
89. În Paine, *Ships of the World*, s.v. *Heemskerck*, citînd J.E. Heeres (ed.), *Abel Janszoon Tasman's Journal* (Amsterdam, 1898), şi Andrew Sharp, *The Voyages of Abel Janszoon Tasman* (Oxford: Clarendon Press, 1968).
90. Instrucţiunile din 17 iunie, 1764, în Hawkesworth, *An Account of the Voyges*, 1: 7.
91. *Byron's Journal of His Circumnavigation*, lix, n. 1.
92. *Memoir from the King to Serve as Instructions to Mr de Bougainville*, în Bougainville, *Pacific Journal*, xlv.
93. Philibert Commerson, „Post-scriptum sur l'île de la Nouvelle- Cythère", în

Bougainville, *Pacific Journal*, lvi.

94. Smith, *European Vision and the South Pacific*, 41-51.

95. 15 februarie 1768, note ale Royal Society, în Cook, *Journals*, vol. 1: *Voyage of the Endeavour*, 604.

96. John Ellis către Linnaeus, în O'Brian, *Joseph Banks*, 65; *mostre*: 169-171.

97. Cook, 6 mai 1770, *Journals*, vol. 1: *Voyage of the Endeavour*, 247.

98. Blussé, *Visible Cities*, 43.

99. Beaglehole, *Exploration of the Pacific*, 284.

100. Olsen, *Through Spanish Eyes*, 6-10; Miller, „Maritime Fur Trade Rivalry", 396-197.

101. 4 septembrie 1778, *Voyage of the Resolution and Discovery*, 433.

102. Matra, „A Proposal for Establishing a Settlement in New South Wales", în Hoffman, „Australia's Debt", 151.

103. Frost, „James Mario Matra".

104. Phillip către lordul Sydney, 15 mai 1788, în Hoffman, „Australia's Debt", 156.

105. Walton, „Sources of Productivity Change", 73. Au existat şi excepţii. În urmărirea lui Villeneuve, flota lui Nelson, formată din 13 nave, a menţinut o viteză medie de aproape şase noduri timp de 15 zile; Knight, *The Pursuit of Victory*, 489.

106. Ferreiro, *Ships and Science*, 96, 282.

107. Chapelle, *History of American Sailing Ships*, 222.

108. Walton, „Sources of Productivity Change", 69-70; *tunurile de pe nave*: 71-72; *asigurarea*: 71. Vezi Shepherd şi Walton, *Shipping, Maritime Trade and the Economic Development*, 49-72.

109. Taylor, *Heaven-Finding Art*, 253.

110. Turner, „In the Wake of the Act", 122.

111. Howse, „The Lunar-Distance Method of Measuring Longitude", 150-161.

112. King, „«John Harrison, Clockmaker at Barrow»", 168-187; Andrewes, „Even Newton Could Be Wrong", 190-233.

113. Randall, „The Timekeeper That Won the Longitude Prize", 236-254.

114. Cook către secretarul amiralităţii, 22 martie 1775, în *Journals*, vol. 2: *Voyage of the Resolution and Adventure*, 50.

115. Koeman *et al.*, „Commercial Cartography and Map Production in the Low Countries", 1323-1328.

116. Tyacke, „Chartmaking in England", 1743-1745.

117. Schilder şi van Egmond, „Maritime Cartography in The Low Countries", 1393-1397.

118. *Ibid.*, 1398-1401, 1422-1426.

119. Ritchie, *Admiralty Charts*, 18-19.

120. Morgan, „Des Barres".

18. „Anihilarea spaţiului şi a timpului"

1. Fitch către Congres, 19 august 1785, în Flexner, *Steamboats Come True*, 79.
2. Legislaţia statului New Jersey, 18 martie 1786, în *ibid.*, 94.
3. Fulton către Joel Barlow, 19 aprilie 1812, în Sutcliffe, *Robert Fulton and the* Clermont, 221.
4. Hunter, *Steamboats on the Western Rivers*, 167-175.
5. Carter, *Lower Mississippi*, 221.
6. Mark şi Walton, „Steamboats and the Great Productivity Surge", 630; Hunter, *Steamboats on the Western Rivers*, 22-25.
7. Hunter, *Steamboats on the Western Rivers*, 22-25.
8. Morris către John Parish, 20 decembrie 1800, în Rubin, „Innovative Public Improvement", 26-27.
9. Bernstein, *Wedding of the Waters*, 327.
10. Page, „Transportation of Immigrants", 736.
11. Desloges şi Gelly, *Lachine Canal*, 21.
12. MacLeod, „Social Policy and the «Floating Population»", 105.
13. Blackbourn, *Conquest of Nature*, 97-119.
14. În *ibid.*, 91.
15. Jeremiah Thompson *et al.* către Cropper Benson & Co., şi Rathbone Hodgson & Co., în Albion, „Planning the Black Ball Line", 107.
16. Butler, *Sailing on Friday*, 36.
17. *New York Herald*, în Penrose, *1838 April Fourth 1938*, 18.
18. Sheppard, „*Sirius*"; Griffiths, *Brunel's* Great Western, 32-44.
19. Bacon, *Manual of Ship Subsidies*, 17-18.
20. Dickens către Frederick Dickens, 3 ianuarie 1842, în *Letters*, 3: 7.
21. James Ashton Bayard (Delaware), în Butler, *Atlantic Kingdom*, 101.
22. Bacon, *Manual of Ship Subsidies*, 75-77.
23. În Morison, „*Old Bruin*", 256.
24. *Ibid.*, 259.
25. Abbott, „Ocean Life", 62.
26. În Brinnin, *The Sway of the Grand Saloon*, 172.
27. *New York Daily Times*, 13 octombrie 1854, 4.
28. În Brown, *Women and Children Last*, 10.
29. *New York Daily Times*, 13 octombrie 1854, 4.
30. Whitman, *Leaves of Grass*, 345.
31. William T.S. Barry (Mississippi), în Brown, *Women and Children Last*, 181.
32. Franklin către Julien-David Le Roy, „Maritime Observations", august 1785, în *Writings*, 381. Vezi Chaplin, *First Scientific American*, 317-318.
33. Maury, *Steam-Lanes across the Atlantic*, 5.
34. *Ibid.*, 6.
35. *New York Herald*, editorial, 26 octombrie 1889, în Williams, *Matthew Fontaine Maury*, 267.
36. Bacon, *Manual of Ship Subsidies*, 71-72.

37. Scultz, *Forty-niners 'Round the Horn*, 264 n. 3.
38. *Ibid*., 10.
39. Chaplin, *First Scientific American*, 196-200, 289-291, 304-305, 310-311.
40. Huler, *Defining the Wind*, 109-110.
41. Dalrymple (1779), în *ibid*., 104-105.
42. Maury către John Quincy Adams, 14 noiembrie 1847, în Williams, *Matthew Fontaine Maury*, 178.
43. Williams, *Matthew Fontaine Maury*, 190-192.
44. Expresia este din Howard I. Chapelle, *The Search for Speed Under Sail, 1700-1855* (New York: Norton, 1967).
45. Duncan McLean, „The New Clipper Ship *Stag Hound*, of Boston", *Boston Atlas*, 21 decembrie 1850, în Howe şi Matthews, *American Clipper Ships*, 2: 619.
46. Paine, *Down East*, 76-78.
47. Graham, „Ascendancy of the Sailing Ship, 1850-1855", 78.
48. *Ibid*., 81.
49. Kaukiainen, „Aspects of Competition Between Steam and Sail", 114-115.
50. Viraphol, *Tribute and Profit*, 180.
51. Keay, *Honourable Company*, 452.
52. Hsü, *Rise of Modern China*, 168-173.
53. *Ibid*., 184-191.
54. Samson, *History of Japan, 1615-1867*, 232.
55. Golovnin, *Memoirs of Captivity in Japan*.
56. Lee, *New History of Corea*, 281-282, 288-289.
57. În Tsunoda *et al*., *Sources of Japanese Tradition*, 2: 137.
58. Fox, *Britain and Japan*, 317.
59. Barr, *Deer Cry Pavilion*, 101; Murphey, *Outsiders*, 107.
60. Schonfield, *Suez Canal in Peace and War*, 41.
61. În Fletcher, „Suez Canal and World Shipping", 564.
62. Herodot, *Histories*, 2.158 (p. 145) [ed. rom.: Herodot, *Istorii*, Bucureşti, Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, vol. I-II, 1961, vol. I: p. 204].
63. Convenţia privind Libera Navigaţie a canalului Maritim Suez, articolul 1.
64. În Jones, *Pioneer Shipowners*, 119. Vezi Smith *et al*., „Imitations of God's Own Works", 405.
65. Smith *et al*., „Imitations of God's Own Works", 406, 415.
66. Fletcher, „Suez Canal and World Shipping", 560.
67. În Paine, *Ships of the World*, s.v. *Turbinia*, citat din Alex Richardson, *The Evolution of the Parsons Steam Turbine* (Londra: Engineering, 1911).
68. Clarke, *Voice Across the Sea*, 69-89, 96.
69. Dugan, *Great Iron Ship*.
70. Roland, Bolster şi Keyssar, *Way of the Ship*, 419.
71. Røksund, *Jeune Ecole*, 9.
72. Míguez, „Introduction", xxii. Vezi şi Moya, „Spanish Emigration", 10, 14.

73. Moya, „Spanish Emigration”, 15-17.
74. Masterson şi Funda, „Japanese in Peru and Brazil”, 123-125.
75. Hale, *Letters on Irish Immigration*, 23, 59.
76. Page, „Transportation of Immigrants”, 739.
77. „Communication from John H. Griscom, M.D., of New York”, în Senatul Statelor Unite, *Report… on the Sickness and Mortality on Board Emigrant Ships*, 54.
78. New Passenger Act, 1849, 12 & 13 Vict., c. 33. Legat de spaţiul alocat, a se nota că regulamentul bizantin cerea 1,1 metri pătraţi per pasager; Reglementările de la Marsilia, mai puţin de un metru pătrat; iar navele de sclavi, 0,68 metri.
79. Page, „Transportation of Immigrants”, 740-742.
80. *Ibid*., 738.
81. În Charlwood, *Long Farewell*, 122, citat din New South Wales, Consiliul Legislativ, *Report from the Select Committee of the Legislative Concil to Inquire into the Present System of German Immigration into this Colony*, Sydney, 17 august 1971.
82. Yun şi Laremont, „Chinese Coolies and African Slaves”, 102-103, 110-111.
83. Douglas, *The New National Era*, 17 august 1871.
84. „Why Are So Many Ships Lost?”, *New York Daily Times*, 23 mai 1854.
85. Jones, *Plimsoll Sensation*, 12-13.
86. National Maritime Museum learning team, „Ships, Seafearers and Life at Sea-Load Lines”.
87. Jones, *Plimsoll Sensation*, 266.
88. *Ibid*., 14.
89. Lord Eslington, 2 februarie 1876, în *ibid*., 232.
90. În Maxtone-Graham, *Only Way to Cross*, 2.
91. Bonsor, *North Atlantic Seaway*, 1: 368, 378.
92. *Ibid*., 1: 354.
93. Navin şi Sears, „A Study in Merger”.
94. În Maxtone-Graham, *Only way to Cross*, 273; „formă de pară inconfundabilă şi supărătoare”: *ibid*. Vezi şi Maxtone-Graham, „*Normandie*”.
95. Edwards, *The Globe-Trotter at Kamakura*, în Barr, *Deer Cry Pavilion*, 171. *Joto* înseamnă „cel mai bun”.
96. Williams, „Extent of Transport Services’ Integration”, 138.
97. *Cruise Baltic Status Report*, 9.
98. „Steam Excursion Boats”, 2; „singurele aerisiri”: *ibid*.
99. Kemp, „The COLREGS and the *Princess Alice*”; O’Donnell, *Ship Ablaze*; şi Hilton, Eastland*: Legacy of the Titanic*.
100. Paine, *Ships of the World*, s.v. *Mary*, *Meteor*, şi *Shamrock V*; Ross, „Where Are They Now? The Kaiser’s Yacht”.
101. Brett, *Notes on Yachts*, 1-2.
102. „Congresul International de Geografie din 1895”, 292.
103. Buchanan *et al*., *Report of the… Exploring Voyage of the HMS* Challenger.
104. Balena cu fanoane face parte din subordinul *Mysticeti*; caşalotul şi celelalte din

subordinul *Odontoceti* au dinţi.

105. Bockstoce, „From Davis Strait to Bering Strait”, 529-530.

106. Convenţia Internaţională pentru Reglementarea Vînătorii de Balene, „Sanctuarele balenelor”.

107. Frear, „History of Tankers”, 135; Watson, „Bulk Cargo Carriers”, 63.

108. *New York Maritime Register*, 11 august 1886, 3.

109. Frear, „History of Tankers”, 136.

110. Fletcher, „From Coal to Oil”, 2-3.

111. *Ibid*., 10-11.

19. Puterea maritimă în epoca aburului şi oţelului

1. Churchill, *World Crisis*, 1: 212.

2. Hepper, *British Warship Losses*, 211-213; Brown, *Warship Losses*, 229, 236.

3. Brodie, *Sea Power in the Machine Age*, 118 n. 27.

4. Lambert, *Battleships in Transition*, 38-40, 58-59, 111.

5. Brown, „*Nemesis*”, 283-285; Brown, „Paddle Frigate *Guadeloupe*”, 221-222.

6. Esmer, „Straits”, 293.

7. Lambert, *Battleships in Transition*, 51; Lambert, Warrior, 11.

8. Esmer, „Straits”, 293.

9. Această expresie a fost atribuită mai multor persoane, printre care Lord Palmerston, Napoleon al III-lea şi ataşatul naval francez. HMS *Warrior* este în prezent o navă-muzeu în Portsmouth, Anglia.

10. Roland, Bolster şi Keyssar, *Way of the Ship*, 419.

11. Gordan, „Trial of the Officers”.

12. *Ibid*. Vezi Lowe, „Confederate Naval Strategy”.

13. Declaraţia de la Paris, 16 aprilie 1856, în Lambert, *Crimean War*, 333.

14. Symonds, *Lincoln and His Admirals*, 39-49, 59-62.

15. Wise, *Lifeline of the Confederacy*, 221.

16. Surdam, *Northern Naval Superiority*, 11.

17. Gibson şi Donovan, *Abandoned Ocean*, 66-78; Dalzell, *Flight from the Flag*, 238-240, 246.

18. Mallory către preşedintele Comitetului pentru afaceri navale, în Still, *Iron Afloat*, 10.

19. Symonds, *Lincoln and His Generals*, 132-142.

20. Scott către Lincoln, 2 mai 1861, Departmentul de război al Statelor Unite, *War of the Rebellion*, ser. 1, vol. 51/1, p. 339.

21. Mahan, *Influence of Sea Power*, 2.

22. *Ibid*., 138.
23. Mahan, „United States Looking Outward”, 818, 820.
24. Røksund, *Jeune École*.
25. Røksund, *ibid*., 24-51, 98-100.
26. Røksund, *ibid*., 60-62.
27. Mahan, *Influence of Sea Power*, 87.
28. Hsü, *Rise of Modern China*, 271-274.
29. *Ibid*., 278-291; Paine, *Sino-Japanese War*, 32.
30. Hsü, *Rise of Modern China*, 314-317.
31. Paine, *Sino-Japanese War*, 32-34, 38, 52.
32. *Ibid*., 132-133; *Japanese Troops in Korea*, 157.
33. Paine, *Sino-Japanese War*, 179-185.
34. *Ibid*., 69-71.
35. Sergei Iul’evich Witte, 11 aprilie 1895, în Paine, *Sino-Japanese War*, 104.
36. Nishi Tokujiro, 8 mai 1905, în Paine, *Sino-Japanese War*, 321.
37. Paine, *Sino-Japanese War*, 308.
38. *Ibid*., 68; lucrul la calea ferată a început în 1891.
39. Alianţa Anglo-Japoneză, 1902, articolul 1.
40. Evans şi Peattie, *Kaigun*, 97.
41. Warner şi Warner, *Tide at Sunrise*, 403-404, 415-425; Cecil, „Coal for the Fleet That Had to Die”.
42. Warner şi Warner, *Tide at Sunrise*, 481-520; Evans şi Peattie, *Kaigun*, 116-124.
43. Warner şi Warner, *Tide at Sunrise*, 530-574.
44. În Rickover, *How the Battleship* Maine *Was Destroyed*, 127-128.
45. Mahan către Roosevelt, 1 şi 6 mai 1897, în Spector, „Triumph of Professional Ideology”, 179.
46. Beach, *United States Navy*, 394.
47. Gladstone (1882), în Angevine, „Rise and Fall of the Office of Naval Intellingence”, 296.
48. Lord Charles Beresford, în Sondhaus, *Naval Warfare*, 161.
49. Kelly, *Tirpitz*.
50. În Craig, *Germany*, 309.
51. Kelly, *Tirpitz*, 185-186, 195-202; Halpern, *Naval History of World War I*, 2-4; şi Kennedy, „Development of German Naval Operations Plans”, 176-177.
52. Kelly, *Tirpitz*, 166-169; Halpern, *Naval History of World War I*, 3.
53. Kennedy, „Development of German Naval Operations Plans”, 175. Vezi şi Kelly, *Tirpitz*, 266.
54. Raport al Naval War College (1904), în Hagan, *This People’s Navy*, 237.
55. Ameringer, „Panama Canal Lobby”.
56. Halpern, *Naval History of World War I*, 310-329; Kelly, *Tirpitz*, 412-415.
57. Halpern, *Naval History of World War I*, 70-83, 370-375.
58. Fryer şi Brown, „Robert Whitehead”; Briggs, „Innovation and the Mid-Victorian

Royal Navy", 447-455.

59. Maber, „Submarinele Nordenfelt".
60. În Røksund, *Jeune Ecole*, 193.
61. Compton-Hall, *Submarine Boats*, 96-97.
62. Roosevelt către Brander Matthews, 20 iulie 1907, în Roosevelt, *Works*, 23.514.
63. Memorandumul lui Tirpitz, 24 ianuarie 1915, în Halpern, *Naval History of World War I*, 47.
64. Davis şi Engerman, *Naval Blockades in Peace and War*, 169.
65. Declaraţia privind legile războiului naval (1909), articolele 1-2.
66. Halpern, *Naval History of World War I*, 117. Primul lord al marinei era şi rămîne şeful operaţiunilor navale; primul lord al amiralităţii era o funcţie în guvern.
67. În Halpern, *Naval History of World War I*, 359.
68. Naval Staff, *Home Waters – Part VIII*, în Halpern, *Naval History of World War I*, 361.
69. Hagan, *This People's Navy*, 255.
70. Wilson, „Fourteen Points", paragrafele 2 şi 4.
71. Hagan, *This People's Navy*, 238-239; Evans şi Peattie, *Kaigun*, 151, 187-89; şi Miller, *War Plan Orange*, 76.
72. Baker, *Woodrow Wilson and World Settlement*, 3: 301.
73. *Ibid*., 3: 203.
74. Căpitanul William V. Pratt, memorandum pentru Charles Evans Hughes, 8 august 1921, în Hagan, *This People's Navy*, 264.
75. Benson către Wilson, 14 martie 1919, în Baker, *Woodrow Wilson and World Settlement*, 197.
76. Mahan, *Influence of Sea Power*, 2.
77. Beach, *United States Navy*, 443.
78. În Agawa, *Reluctant Admiral*, 93; „cele mai mari trei absurdităţi din lume": *ibid*. Vezi şi Yoshida, *Requiem for Battleship* Yamato, 77.
79. Skulski, *Battleship* Yamato, 18-19.
80. Spector, *Eagle Against the Sun*, 538.
81. Evans şi Peattie, *Kaigun*, 475.
82. Report of Joint Planning Committee, 21 aprilie 1939, în Major, „Navy Plans for War", 245.
83. Murfett, *Naval Warfare*, 135-140.
84. Pentru o comparaţie a cifrelor calculate de cinci autorităţi diferite, vezi American Merchant Marine at War, „Battle of the Atlantic Statistics".
85. Murfett, *Naval Warfare*, 34; Terraine, *Business in Great Waters*, 218.
86. Murfett, *Naval Warfare*, 53; Terraine, *Business in Great Waters*, 231-241.
87. *Ibid*., 244-257, 354; Murfett, *Naval Warfare*, 86-87, 97 n. 82.
88. Terraine, *Business in Great Waters*, 767-769.
89. *Ibid*., 410; Lane, *Ships for Victory*, 138.
90. Lend-Lease Act, 3 (1).
91. În Spector, *Eagle Against the Sun*, 480.

92. Tratatul pentru limitarea şi reducerea înarmării navale, 1930, pt. 4, art. 22.
93. Roosevelt, Discursul radiodifuzat nr. 18 (11 septembrie 1941), în Smith, *Voyages*, 2: 242.
94. Spector, *Eagle Against the Sun*, 484-485.
95. US War Dept., *United States Strategic Bombing Survey*, 12.
96. Morison, *Two-Ocean War*, 496-497.
97. Spector, *Eagle Against the Sun*, 487; *United States Strategic Bombing Survey*, 11.
98. În Miller, *War at Sea*, 320; Murfett, *Naval Warfare*, 226-227.
99. International Military Tribunal, *Trial of the Major War Criminals*, 17: 380.
100. Spector, *Eagle Against the Sun*, 232-233.
101. În Smith şi Finch, *Coral and Brass*, 72.
102. În Ambrose, *D-Day*, 45.
103. Leighton şi Coakley, *Global Logistics and Strategy*, 2: 826-828.
104. Churchill, *Second World War*, 2: 529.
105. *Hagan, This People's Navy*, 284-290; Lane, *Ships for Victory*, 36-37.
106. Lane, *Ships for Victory*, 55, 68. Tipurile antebelice de nave standardizate includeau cargoboturile C-1, C-2 şi C-3 pentru încărcături nerefrigerente şi petrolierele T-1, T-2 şi T-3.
107. Lane, *Ships for Victory*, 144, 202.
108. Leighton şi Coakley, *Global Logistics and Strategy*, 1:113-114, 541, 564; 2: 683, 731. 1.332 de nave au navigat în total înspre Orientul Îndepărtat controlat de sovietici, majoritatea spre Vladivostok; 538 înspre nordul Rusiei; 541 înspre Golful Persic; 120 înspre partea sovietică a Oceanului Arctic (prin Strîmtoarea Bering); şi, din ianuarie 1945, 76 înspre Marea Neagră.
109. Protocol al desfăşurării Conferinţei din Crimeea, Acord asupra Japoniei, paragraful 2; Heinzig, *Soviet Union and Communist China*, 65, 203-205.
110. Hastings, *Korean War*, 15-16.
111. *Ibid*., 116-133.
112. *Life*, 8 ianuarie 1951, p. 18.
113. Bruce Cumings, în Hastings, *Korean War*, 15.

20. Lumea maritimă începînd din anii 1950

1. Gibson şi Donovan, *Abandoned Ocean*, 239.
2. Round Table of International Shipping Associations, http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/world-seafarers.php.
3. Levinson, *The Box*, 32-34.

4. *Ibid.*; Broeze, *Globalization of the Oceans*, 32-33.
5. Broeze, *Globalization of the Oceans*, 19.
6. Levinson, *The Box*, 53.
7. *Ibid.*, 6, 247.
8. Broeze, *Globalization of the Oceans*, 20-21, 172-174.
9. *Ibid.*, 23-25.
10. UNCTAD, *Revew of Maritime Transport*, 95.
11. *Ibid.*, 85.
12. Stopford, *Maritime Economics*, 22. Lansată la apă sub numele *Seawise Giant* în 1979, nava a fost rebotezată *Jahre Viking* (1991-2004) şi *Knock Nevis* (2004-2009). A fost tăiată pentru fier vechi în 2010.
13. Louisiana Department of Transportation, LOOP Program.
14. Havighurst, *Long Ships Passing*, 81.
15. Greenway, „Cargo Ships", 43-50.
16. Yenne, *Guinness*, 167.
17. Broeze, *Globalization of the Oceans*, 231-38; National Research Council, *Crew Size and Maritime Safety*, 1-12.
18. Carlisle, *Sovereignty for Sale*, 154.
19. *The New York Herald*, 1 octombrie 1922, în Carlisle, *Sovereignty for Sale*, 10-11.
20. *The New York Times*, 6 decembrie 1922, în Carlisle, *Sovereignty for Sale*, 17.
21. Carlisle, *Sovereignty for Sale*, 111-114.
22. *Ibid.*, 115-133.
23. *Ibid.*, 152.
24. Dimitrova, *Seafarers' Rights*, 28, 128.
25. *Ibid.*, 27-46.
26. Chelminski, *Superwreck*; Cowan, *Oil and Water*.
27. Petrow, *In the Wake of the* Torrey Canyon.
28. International Maritime Organization, „List of IMO Conventions".
29. International Maritime Organization, *SOLAS 1974: Brief History.*
30. IMO, *International Shipping and World Trade*, 20.
31. Scott, *The Antiquary*, 1: 252.
32. Smith, „Fishing Vessels"; Grescoe, *Bottomfeeder*, 199.
33. În Donnellan, *The Shoals of Herring*, adaptare de Philip Donnellan după radiodocumentarul „Singing the Fishing", de Ewan McColl, Peggy Seeger şi Charles Parker. Birmingham BBC Colour, 1972. Disponibil la http://www.youtube.com/user/RadioBalladsFilms.
34. Grescoe, *Bottomfeeder*, 27.
35. FAO, *State of World Fisheries*, 4, 12.
36. *Ibid.*, 79-83.
37. United Nations, „Agreement... Relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocs".
38. Conform dreptului mării, ZEE este o zonă a mării asupra căreia „un stat de coastă

deţine drepturi suverane (a) pentru explorarea şi exploatarea, conservarea şi gestionarea resurselor naturale, vii sau abiotice, din apele aflate deasupra fundului mării, din fundul mării şi din subsolul său şi cu privire la alte activităţi de exploatare economică şi explorare a zonei, cum ar fi producerea energiei cu ajutorul apei, al curenţilor şi al vîntului; (b) jurisdicţia... cu privire la: (i) montarea şi utilizarea unor insule artificiale, instalaţii şi structuri; (ii) cercetări ştiinţifice marine; (iii) protecţia şi conservarea mediului marin". Toate statele au „libertăţile... asociate cu operarea navelor, a avioanelor şi a cablurilor şi conductelor submarine" într-o ZEE. Vezi United Nations, Law of the Sea, partea a V-a: „Exclusive Economic Zone".

39. Paine, *Down East*, 121; Kalland, *Fishing Villages in Tokugawa Japan*, 141-145.
40. Paine, *Down East*, 132-133.
41. Hansen, „Piracy in the Greater Gulf of Aden", 8-13; Weir, „Fish, Family, and Profit", 16-21.
42. Beach, *Around the World Submerged*. În 2007-2008, Francis Joyon a încheiat înconjurul pământului singur cu trimaranul *Idec II*, de 30 de metri, în 57 de zile – cu patru zile mai puţin decît *Triton*.
43. Paine, „Lenin", în Hattendorf (ed.), *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, 2: 354-355.
44. Mullen, „Remarks".
45. US Navy *et al.*, „A Cooperative Strategy".
46. Mullen, „Remarks". Vezi Ratcliff, „Building Patners' Capacity", 49-50.
47. UNCTAD, *Revew of Maritime Transport*, 6.
48. Pachymeres, *Historia*, în Browning, „The City and the Sea", 110.

Bibliografie

Abrevieri

IJNA International Journal of Nautical Archaeology
JAOS Journal of the American Oriental Society
JESHO Journal of the Economic and Social History of the Orient
JSEAS Journal of Southeast Asian Studies

Abbott, John S.C., „Ocean Life”, *Harper's New Monthly Magazine*, 5: 25 (1852), 61-66.

Abu Zayd Hasan ibn Yazid al-Sirafi, *Concerning the Voyage to the Indies and China*, în *Ancient Accounts of India and China by Two Mohammedan Travellers, Who Went to Those Parts in the 9th Century*, traducere de Eusebius Renaudot, 1733; reprint, New Delhi: Asian Education Services, 1995.

Abulafia, David, „Neolithic Meets Medieval: First Encounters in the Canary Islands”, în *Medieval Frontiers: Concepts and Practices*, ed. David Abulafia, 173-194. Burlington, VT: Ashgate, 2002.

Abulafia, David, „Trade and Crusade, 1050-1250”, în *Mediterranean Encounters, Economic, Religious,Political, 1100-1550*, Aldershot, UK: Ashgate, 2000.

Adam of Bremen, *History of the Archbishops of Hamburg-Bremen*, traducere de Francis J. Tschau, New York: Columbia University Press, 1959.

Adney, Tappan, Chapelle, Howard, *The Bark Canoes and Skin Boats of North America*, Washington: Smithsonian, 1964.

Aeschylus, *Lyrical Dramas*, Londra: Dent, 1940.

Agatharchides of Cnidus. *On the Erythraean Sea*, traducere de Stanley M. Burstein, Londra: Hakluyt, 1989.

Agawa, Hiroyuki, *The Reluctant Admiral: Yamamoto and the Imperial Navy*, New York: Kodansha, 1979.

Agius, Dionisius A., *Classic Ships of Islam: From Mesopotamia to the Indian Ocean*, Leiden: Brill, 2008.

Ahmad, S. Maqbul, „Travels of Abu ‘l Hasan ‘Ali b. al Husayn al Mas‘udi”, *Islamic*

Culture, 28 (1954), 509-524.

Ahrweiler, Helene, *Byzance et la mer*, Paris: Presses Universitaires de France, 1966.

Albion, Robert G., *Forests and Sea Power: The Timber Problem of the Royal Navy, 1652-1862*, 1926; reprint, Annapolis: Naval Institute, 2000.

Albion, Robert G., „Planning the Black Ball Line, 1817", *Business History Review*, 41: 1 (1967), 104-107.

Albuquerque, Afonso de, *The Commentaries of the Great Afonso Dalboquerque, Second Viceroy of India*, traducere de Walter de Gray Birch, 4 vol., Londra: Hakluyt, 1880.

Alcuin of York, *Alcuin of York, c. AD 732 to 804: His Life and Letters*. York: Sessions, 1974.

Ali, Shanti Sadiq, *The African Dispersal in the Deccan: From Medieval to Modern Times*, New Delhi: Orient Longman, 1996.

Allaire, Louis, „Archaeology of the Caribbean Region", în *The Cambridge History of the Native Peoples of America*, vol. 3: *South America*, ed. Frank Salomon şi Stuart B. Schwartz, 668-733, Cambridge: Cambridge University Press, 1999.

Ambrose, Stephen E., *D-Day, June 6, 1944: The Climactic Battle of World War II*, New York: Simon & Schuster, 1994.

Ambrosiani, Bjorn, „The Prehistory of Towns in Sweden", în *The Rebirth of Towns in the West AD, 700-1050*, ed. Richard Hodges şi Brian Hobley, 63-68, Oxford: Council for British Archaeology, 1988.

American Merchant Marine at War, „Battle of the Atlantic Statistics", http://www.usmm.org/battleatlantic.html.

Ameringer, Charles D., „The Panama Canal Lobby of Philippe Bunau-Varilla and William Nelson Cromwell", *American Historical Review*, 68: 2 (1963), 346-363.

Ames, Glenn J., „The Straits of Hurmuz Fleets: Omani-Portuguese Naval Rivalry and Encounters, ca. 1660-1680", *Mariner's Mirror*, 83: 4 (noiembrie 1997), 398-409.

Ames, Kenneth M., „Going by Boat: The Forager-Collector Continuum at Sea", în *Beyond Foraging and Collecting: Evolution and Change in Hunter-Gatherer Settlement Systems*, ed. Ben Fitzhugh şi Junko Habu, 19-52, New York: Kluwer Academic/Plenum, 2002.

Anawalt, Patricia Reiff, „Ancient Cultural Contacts Between Ecuador, West Mexico and the American Southwest: Clothing Similarities", *Latin American Antiquity*, 3: 2 (iunie 1992), 114-129.

Andrade, Tonio, „Rise and Fall of Dutch Taiwan", *Journal of World History*, 17: 4 (2006), 429-450.

Andrewes, William J.H., „Even Newton Could Be Wrong: The Story of Harrison's First Three Sea Clocks" în *The Quest for Longitude*, ed. William J.H. Andrewes, 190-233.

Andrewes, William J.H. (ed.), *The Quest for Longitude: The Proceedings of the Longitude Symposium, Harvard University, Cambridge, Massachusetts, November 4-6, 1993*. Cambridge: Collection of Historical Scientific Instruments, Harvard University, 1996.

Andrews, Kenneth R., *Trade, Plunder and Settlement: Maritime Enterprise and the Genesis of the British Empire, 1480-1630*. Cambridge: Cambridge University Press, 1985.

Angevine, Robert G., „The Rise and Fall of the Offi ce of Naval Intelligence, 1882-1892: A Technological Perspective", *Journal of Military History*, 62 (1998), 291-313.

Anglo-Japanese Alliance. 30 ianuarie 1902. http://www.jacar.go.jp/nichiro/uk-japan.htm.

Anna Comnena, *The Alexiad*, traducere de E.R.A. Sewter, Harmondsworth: Penguin, 1969.

Anson, George, *A Voyage Round the World in the Years MDCCXL, I, II, III, IV*, ed. Glyndwr Williams, Londra: Oxford University Press, 1974.

Antony, Robert J., *Like Froth Floating on the Sea: The World of Pirates and Seafarers in Late Imperial South China*, Berkeley: Institute of East Asian Studies, 2003.

Appian, *Roman History*, traducere de Horace White, 4 vol., Cambridge: Harvard University Press, 1913.

Arasaratnam, Sinappah, „India and the Indian Ocean in the Seventeenth Century", în *India and the Indian Ocean, 1500-1800*, ed. Ashin Das Gupta şi M.N. Pearson, 95-130, Calcutta: Oxford University Press, 1987.

Arasaratnam, Sinappah, *Maritime India in the Seventeenth Century*, New Delhi: Oxford University Press, 1994.

Aristophanes, *Lysistrata and Other Plays*, New York: Penguin, 2002.

Aristotle, *The Complete Works of* Aristotle, traducere de Jonathan Barnes, 2 vol., Princeton: Princeton University Press, 1984.

Armitage, David, *The Ideological Origins of the British Empire*, Cambridge: Cambridge University Press, 2000.

Armstrong, Terence. *Yermak's Campaign in Siberia: A Selection of Documents.* Londra: Hakluyt, 1975.

Arnold, Jeanne E., Bernard, Julienne, „Negotiating the Coasts: Status and the Evolution of Boat Technology in California", *World Archaeology*, 37: 1 (martie 2005), 109-131.

Arrian, *Anabasis of Alexander; Indica*, traducere de E. Iliff Robson, 2 vol., New York: Putnam's, 1929-1933.

Aryasura, Khoroche, Peter, *Once the Buddha Was a Monkey: Arya Sura's Jatakamala*, Chicago: University of Chicago Press, 1989.

Ashburner, Walter, *The Rhodian Sea-Law*, 1909; reprint, Aalen, Germania: Scientia Verlag, 1976.

Athenaeus, *The Deipnosophists*, traducere de C.B. Gulick, 7 vol., Cambridge: Putnam's Sons, 1927-1941.

Aubet, Maria Eugenia, *The Phoenicians and the West: Politics, Colonies and Trade*, New York: Cambridge University Press, 1996.

Aubrey, Philip, *Defeat of James Stuart's Armada*, Totowa, NJ: Rowman & Littlefield, 1979.

Aughterson, Kate (ed.), *The English Renaissance: An Anthology of Sources and Documents*, New York: Routledge, 2002.

Aung-Thwin, Michael, *The Mists of Ramañña: The Legend That Was Lower Burma*, Honolulu: University of Hawai'i Press, 2005.

Austin, M.M., Vidal-Naquet, P., *Economic and Social History of Ancient Greece: An Introduction*. ed. a II-a, Berkeley: University of California Press, 1973.

Avienus, Rufus Festus, *Ora Maritima; or, Description of the Seacoast from Brittany Round to Massilia*, traducere de J.P. Murphy, Chicago: Ares, 1977.

Ayalon, D., „The Mamluks and Naval Power: A Phase of the Struggle Between Islam and Christian Europe", *Proceedings of the Israel Academy of Sciences and Humanities*, 1 (1965), 1-12.

Aziz Ahmad, *A History of Islamic Sicily*, Edinburgh: Edinburgh University Press, 1975.

Bachrach, Bernard S., „On the Origins of William the Conqueror's Horse Transports", *Technology and Culture*, 26: 3 (1985), 505-531.

Bacon, Edwin M., *Manual of Ship Subsidies: An Historical Summary of the Systems of All Nations*, Chicago: McClurg, 1911.

Baker, Ray Stannard, *Woodrow Wilson and World Settlement, Written from His Unpublished and Personal Material*, vol. 3: *Original Documents of the Peace Conference*, Garden City: Doubleday, Page, 1922.

Baladhuri, Ahmad ibn Yahya al-, *The Origins of the Islamic State*, traducere de Philip Khuri Hitti, 1916; reprint, Piscataway: Gorgias, 2002.

Ballard, G.A., *The Influence of the Sea on the Political History of Japan*, New York: Dutton, 1921.

Ban, Gu, *Food and Money in Ancient China: The Earliest Economic History of China to AD 25*, traducere de Nancy Lee Swann, 1950; reprint, New York: Octagon, 1974.

Barbosa, Duarte, Magalhaes, Fernao de, Longworth Dames, Mansel, *The Book of Duarte Barbosa: An Account of the Countries Bordering on the Indian Ocean and Their Inhabitants*, Londra: Hakluyt, 1918.

Barbour, Violet, *Capitalism in Amsterdam in the 17th Century*, Ann Arbor: University of Michigan Press, 1963.

Barbour, Violet, „Dutch and English Merchant Shipping in the Seventeenth Century", *Economic History Review*, 2: 2 (1930), 261-290.

Barendse, Rene, „Shipbuilding in Seventeenth-Century Western India", *Itinerario*, 19: 3 (1995), 175-195.

Barr, Pat, *The Deer Cry Pavilion; A Story of Westerners in Japan, 1868-1905*, New York: Harcourt, Brace & World, 1969.

Bartholomew, Michael, „James Lind and Scurvy: A Revaluation", *Journal for Maritime Research*, ianuarie 2002. http://www.jmr.nmm.ac.uk/server/show/conJmrArticle.3.

Bass, George F., „Bronze Age Shipwreck at Ulu Burun (Kaş): 1984 Campaign", *American Journal of Archaeology*, 90 (1986), 269-296.

Bass, George F., „A Byzantine Trading Venture", *Scientific American*, 224.2 (1971), 23–33.

Bass, George F., *Cape Gelidonya: A Bronze Age Shipwreck*, Philadelphia: American Philosophical, Society, 1967.

Bass, George F., „Return to Cape Gelidonya", *INA Newsletter*, 15 (1988), 2-5.

Bass, George F., Van Doorninck, Frederick H., Jr., „An 11th-Century Shipwreck at Serce Limani, Turkey", *IJNA*, 7 (1978), 119-132.

Bass, George F., Van Doorninck, Frederick H., Jr., „A Fourth- Century Shipwreck at Yassi Ada", *American Journal of* Archaeology, 75 (1971), 27-37.

Bass, George F., Van Doorninck, Frederick H., Jr., *Yassi Ada*, vol. 1: *A Seventh-Century Byzantine Shipwreck*, College Station, TX: IJNA, 1982.

Bass, George F., *et al*., *Cape Gelidonya: A Bronze Age Shipwreck*, TAPA New Series 57: 8, 1967.

Bass, George F., *et al*., *Serçe Limani: An Eleventh-Century*, vol. 1: *The Ship and Its Anchorage, Crew, and Passengers*, College Station: Texas A&M University Press, 2004.

Bately, Janet, „Text and Translation", în *Ohthere's Voyages*, ed. Bately şi Englert, 40-50.

Bately, Janet, Englert, Anton (eds.), *Ohthere's Voyages: A Late 9th-Century Account of Voyages Along the Coasts of Norway and Denmark and Its Cultural Context*, Roskilde: Viking Ship Museum, 2007.

Bathurst, R.D., „Maritime Trade and Imamate Government: Two Principal Themes in the History of Oman", în *The Arabian Peninsula: Society and Politics*, ed. Derek Hopwood, 89-106, Londra: George Allen & Unwin, 1972.

Baugh, Daniel, *The Global Seven Years War, 1754-1763: Britain and France in a Great Power Contest*, Londra: Pearson, 2011.

Beach, Edward L., *Around the World Submerged*, New York: Holt, 1962.

Beach, Edward L., *The United States Navy: 200 Years*, New York: Holt, 1986.

Beaglehole, J.C., *The Exploration of the Pacific*, ed. a III-a, Stanford: Stanford University Press, 1966.

Bede, *A History of the English Church and People*, traducere de Leo Sherley-Price, New York: Penguin, 1968.

Bellwood, Peter S., *Prehistory of the Indo-Malaysian Archipelago*, Honolulu: University of Hawai'i Press, 1997.

Bellwood, Peter S., „Southeast Asia Before History", în *The Cambridge History of Southeast Asia*, ed. Tarling, 1.1: 55-136.

Bellwood, Peter, Cameron, Judith, „Ancient Boats, Boat Timbers, and Locked Mortiseand-Tenon Joints from Bronze/Iron-Age Northern Vietnam", *IJNA*, 36: 1 (2007), 2-20.

Benjamin, Daniel K., Tifrea, Anca, „Learning by Dying: Combat Performance in the Age of Sail", *Journal of Economic* History, 67: 4 (2007), 968-1000.

Benjamin of Tudela, *The Itinerary of Benjamin of Tudela: Travels in the Middle Ages*, introducere de Michael A. Signer, M.N. Adler şi A. Asher, Malibu, CA: J. Simon, 1983.

Benn, Charles, *China's Golden Age: Everyday Life in the Tang Dynasty*, New York: Oxford University Press, 2002.

Bergquist, Charles W., „The Paradox of American Development", în *Labor and the Course of American Democracy: U.S. History in Latin American Perspective*, New York: Verso, 1996.

Berkowitz, David Sandler, *John Selden's Formative Years: Politics and Society in Early Seventeenth-Century England*, Washington: Folger Shakespeare Library, 1988.

Berlow, Rosalind Kent, „The Sailing of the *Saint Esprit*", *The Journal of Economic History*, 39: 2 (1979), 345-362.

Bernstein, Peter L., *Wedding of the Waters: The Erie Canal and the Making of a Great*

Nation, New York: Norton, 2005.

Bessason, Haraldur, Edwards, Paul, Palsson, Hermann, *The Book of Settlements*, Winnipeg: University of Manitoba Press, 1972.

Bielenstein, Hans, *Diplomacy and Trade in the Chinese World, 589-1276*, Leiden: Brill, 2005.

Biggar, Henry Percival (ed.), *A Collection of Documents Relating to Jacques Cartier and the Sieur de Roberval*, Ottawa: Public Archives of Canada, 1930.

Birnbaum, Henrik, *Lord Novgorod the Great: Essays in the History and Culture of a Medieval City-State*, Columbus: Slavica, 1981.

Bittlestone, Robert, Diggle, James, Underhill, John, *Odysseus Unbound: The Search for Homer's Ithaca*, Cambridge: Cambridge University Press, 2005.

Bjork, David K., „The Peace of Stralsund, 1370", *Speculum*, 7 (1932), 447-476.

Bjork, David K., „Piracy in the Baltic, 1375–1398", *Speculum*, 18: 1 (1943), 39-68.

Blackbourn, David, *The Conquest of Nature: Water, Landscape, and the Making of Modern Germany*, New York: Norton, 2006.

Blench, Roger, „The Ethnographic Evidence for Long-Distance Contacts Between Oceania and East Africa", în *The Indian Ocean in Antiquity*, ed. Reade, 417-438.

Blussé, Leonard, „Brief Encounter at Macao", *Modern Asian Studies*, 22: 3 (1988), 647-664.

Blussé, Leonard, „Chinese Century: The Eighteenth Century in the China Sea Region", *Archipel*, 58 (1999), 107-129.

Blussé, Leonard, „Divesting a Myth: Seventeenth Century Dutch-Portuguese Rivalry in the Far East", în *Vasco da Gama and the Linking of Europe and Asia*, ed. Anthony Disney şi Emily Booth, 387-402, New Delhi: Oxford University Press, 2000.

Blussé, Leonard, *Visible Cities: Canton, Nagasaki, and Batavia and the Coming of the Americans*. Cambridge: Harvard University Press, 2008.

Blussé, Leonard, Fernández-Armesto, Felipe (eds.), *Shifting Communities and Identity Formation in Early Modern Asia*. Leiden: CNWS, 2003.

Blussé, Leonard, Gaastra, Femme (eds.), *On the Eighteenth Century as a Category of Asian History: Van Leur in Retrospect*, Aldershot, UK: Ashgate, 1992.

Boardman, John, *The Greeks Overseas: Their Early Colonies and Trade*, ed. a IV-a, Londra: Thames & Hudson, 1999.

Boccaccio, Giovanni, *Decameron*, traducere de G.H. McWilliam, Harmondsworth: Penguin, 1972.

Bockstoce, John R., „From Davis Strait to Bering Strait: The Arrival of the Commercial Whaling Fleet in North America's Western Arctic", *Arctic*, 37: 4 (1984), 528-532.

Bondioli, Mauro, Burlet, Rene, Zysberg, Andre, „Oar Mechanics and Oar Power in Medieval and Later Galleys", în *The Age of the Galley*, ed. Gardiner şi Morrison, 172-205.

Bonsor, N.R.P., *North Atlantic Seaway*, 5 vol., Jersey: Brookside, 1980.

Boomgaard, Peter, *Southeast Asia: An Environmental History*, Santa Barbara: ABC-CLIO, 2006.

Bougainville, Louis-Antoine de, *Pacific Journal of Louis-Antoine de Bougainville, 1767-68*, ed. John Dunmore, Londra: Hakluyt, 2002.

Bourne, Edward Gaylord, „The Demarcation Line of Pope Alexander VI", în *Essays in Historical Criticism*, 1901; reprint, Freeport, NY: Books for Libraries Press, 1967.

Boxer, C.R., *The Dutch Seaborne Empire, 1600-1800*, New York: Penguin, 1965.

Boxer, C.R., *The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825*, New York: Knopf, 1969.

Bramoulle, David, „Recruiting Crews in the Fatimid Navy (909-1171)", *Medieval Encounters*, 13 (2007), 4-31.

Brand, Hanno, „Habsburg Diplomacy During the Holland-Wend War", în *Trade, Diplomacy and Cultural Exchange: Continuity and Change in the North Sea Area and the Baltic, c. 1350-1750*, ed. Hanno Brand, 113-135, Hilversum: Uitgeverij Verloren, 2006.

Braudel, Fernand, *Civilization and Capitalism, 15th-18th Century*, vol. 3: *The Perspective of the World*, New York: Harper & Row, 1985.

Braudel, Fernand, *The Mediterranean in the Age of Philip II*, 1949, traducere de Sian Reynolds, 2 vol., New York: Harper & Row, 1973.

Breasted, James Henry, *Ancient Records of Egypt: Historical Documents from the Earliest Times to the Persian Conquest*, New York: Russell & Russell, 1962.

Brendel, Otto J., *Etruscan Art*, Harmondsworth: Penguin, 1978.

Brett, Edwin, *Notes on Yachts*, Londra: Low, Son & Marston, 1869.

Brett, Michael, *The Rise of the Fatimids: The World of the Mediterranean and the Middle East in the Fourth Century of the Hijra, Tenth Century ce*, Leiden: Brill, 2001.

Brewer, John, *Sinews of Power: War, Money, and the English State, 1688-1783*, New York: Knopf, 1989.

Briggs, M., „Innovation and the Mid-Victorian Royal Navy: The Case of the Whitehead Torpedo", *Mariner's Mirror*, 88 (2002), 447-455.

Brinnin, John Malcolm, *The Sway of the Grand Saloon: A Social History of the North Atlantic*, New York: Delacorte, 1971.

Briscoe, John, „The Second Punic War", în *The Cambridge Ancient History*, vol. 8: *Rome and the Mediterranean to 133 BC*, ed. A.E. Astin *et al.*, 44-88, ed. a II-a, Cambridge: Cambridge University Press, 1989.

Brodie, Bernard, *Sea Power in the Machine Age*, Princeton: Princeton University Press, 1941.

Broeze, Frank, *The Globalisation of the Oceans: Containerisation from the 1950s to the Present*, St. John's, NL: International Maritime Economic History Assoc., 2002.

Brogger, A.W., Shetelig, Haakon, *The Viking Ships: Their Ancestry and Evolution*, traducere de Katherine John, Los Angeles: Mogensen, 1953.

Brown, Alexander Crosby, *Women and Children Last: The Loss of the Steamship* Arctic, New York: Putnam, 1961.

Brown, D.K., „*Nemesis:* The First Iron Warship", *Warship*, 2: 8 (1978), 283-285.

Brown, D.K., „The Paddle Frigate *Guadeloupe*", *Mariner's Mirror*, 58 (1972), 221-222.

Brown, David, *Warship Losses of World War II*, ediţie revăzută, Annapolis: Naval

Institute, 1990.

Brown, Delmer M. (ed.), *The Cambridge History of Japan*, vol. 1: *Ancient Japan*, Cambridge: Cambridge University Press, 1993.

Brown, Delmer M. (ed.), „The Impact of Firearms on Japanese Warfare, 1543-98", *Far Eastern Quarterly*, 7: 3 (1948), 236-253.

Brown, Delmer M. (ed.), „The Yamato Kingdom", în *The Cambridge History of Japan*, ed. Brown, 1: 108-162.

Browning, Robert, „The City and the Sea", în *The Greeks and the Sea*, ed. Speros Vryonis, 97-110, New Rochelle: Caratzas, 1993.

Bruijn, Jaap R., *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Columbia: University of South Carolina Press, 1993.

Brummett, Palimra, *Ottoman Seapower and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery*, Albany: State University Press of New York, 1994.

Brutzkus, J., „Trade with Eastern Europe, 800-1200", *Economic History Review*, 13: 1/2 (1943), 31-41.

Buchanan, J.Y., Mosley, H.N., Murray, J., Tizard, T.H., *The Report of the Scientific Results of the Exploring Voyage of the H.M.S.* Challenger *During the Years 1873-1876*, vol. 1: *Narrative of the Voyage*, Londra: 1885-1895.

Buck, Peter (Te Rangi Hiroa), *The Coming of the Maori*, Wellington: Whitcombe & Tombs, 1950.

Burckhardt, Carl J., *Richelieu and His Age*, 3 vol., New York: Harcourt Brace and World, 1940.

Burningham, Nick, „The Borobudur Ship-Design Outline", www.borobudurshipexpedition.com/design-outline.htm (26 iunie 2006).

Bury, J.B., *A History of the Eastern Roman Empire from the Fall of Irene to the Accession of Basil I*, 1912; reprint, New York: Russell & Russell, 1965.

Butler, John A., *Atlantic Kingdom: America's Contest with Cunard in the Age of Sail and Steam*, Dulles: Brassey's, 2001.

Butler, John A., *Sailing on Friday: The Perilous Voyage of America's Merchant Marine*, Dulles: Brassey's, 2000.

Buzurg ibn Shahriyar of Ramhormuz, *The Book of the Wonders of India: Mainland, Sea and Islands*, traducere de G.S.P. Freeman-Grenville, Londra: East-West, 1981.

Byrne, Eugene H., „Commercial Contracts of the Genoese in the Syrian Trade of the Twelfth Century", *Quarterly Journal of Economics*, 31: 1 (1916), 128-170.

Byron, John, *Byron's Journal of His Circumnavigation, 1764-1766*, ed. Robert E. Gallagher, Cambridge: Hakluyt, 1946.

C.N.B., „Alexander on the Compass Needle", *Geographical Journal*, 104: 1 (1944), 63-65.

Caesar, Julius, *The Conquest of Gaul*, traducere de S.A. Handford, New York: Penguin, 1981.

Calendar of the Patent Rolls Preserved in the Public Record Office. Henry IV. AD 1399-[1413], Londra: HMSO, 1903-1909.

Callaghan, Richard T., „Prehistoric Trade Between Ecuador and West Mexico: A

Computer Simulation of Coastal Voyages", *Antiquity*, 77: 298 (2003), 796-804.

Camoens, Luis Vaz de, *The Lusiads*, traducere de William C. Atkinson, 1952; reprint, Harmondsworth: Penguin, 1973.

Campbell, Alistair (ed.), *Encomium Emmae Reginae*, New York: Cambridge University Press, 1998.

Campbell, Tony, „Portolan Charts from the Late Thirteenth Century to 1500", în *The History of Cartography*, vol. 1: *Cartography in Prehistoric, Ancient, and Medieval Europe and the Mediterranean*, ed. J.B. Harley şi David Woodward, 371-463, Chicago: University of Chicago Press, 1987.

Capponi, Niccolo, *Victory of the West: The Great Christian-Muslim Clash at the Battle of Lepanto*, New York: Da Capo, 2007.

Carlisle, Rodney, *Sovereignty for Sale: The Origins and Evolution of the Panamanian and Liberian Flags of Convenience*, Annapolis: Naval Institute, 1981.

Carter, Hodding, *Lower Mississippi*, The Rivers of America, New York: Farrar & Rinehart, 1942.

Carter, Robert, „Boat-Related Finds", în *Maritime Interactions in the Arabian Neolithic: Evidence from H3, As-Sabiyah, an Ubaid-related Site in Kuwait*, ed. Robert Carter şi Harriet Crawford, 89-104, Leiden: Brill, 2010.

Carvajal, Gaspar de, *The Discovery of the Amazon According to the Account of Friar Gaspar de Carvajal and Other Documents*, traducere de Bertram T. Lee, New York: American Geographical Society, 1934.

Carver, M.O.H., „Pre-Viking Traffic in the North Sea", în *Maritime Celts, Frisians and Saxons*, ed. McGrail, 117-125.

Casale, Giancarlo, „The Ottoman Administration of the Spice Trade in the Sixteenth-Century Red Sea and Persian Gulf", *JESHO*, 49: 2 (2006), 170-198.

Casale, Giancarlo, *The Ottoman Age of Exploration*, New York: Oxford University Press, 2010.

Casparis, J.G. de, *Selected Inscriptions from the 7th to the 9th Century AD Prasasti Indonesia*, 2, Bandung, Indonesia: Masa Baru, 1956.

Casson, Lionel, *The Ancient Mariners: Seafarers and Sea Fighters of the Mediterranean in Ancient Times*, ed. a II-a, Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1991.

Casson, Lionel, *Everyday Life in Ancient Egypt*, Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2001.

Casson, Lionel, „The Grain Trade of the Hellenistic World", în *Ancient Trade and Society*, 70-95, Detroit: Wayne State University Press, 1984.

Casson, Lionel, „The *Isis* and Her Voyage", *Transactions of the American Philological Association*, 81 (1950), 43-56.

Casson, Lionel, „Merchant Galleys", în *The Age of the Galley*, ed. Gardiner şi Morrison, 117-126.

Casson, Lionel, „New Light on Maritime Loans: P. Vindob. G 19792 (=SB VI 9571)", în *Studies in Roman Law in Memory of A. Arthur Schiller*, ed. Roger S. Bagnall, A. Arthur Schiller şi William Vernon Harris, 11-17, Leiden: Brill, 1986.

Casson, Lionel (trad.), *The Periplus Maris Erythraei*, Princeton: Princeton University Press, 1989.

Casson, Lionel, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1995.

Castro, Filipe, Fonseca, N., Vacas, T., Ciciliot, F., „A Quantitative Look at Mediterranean Lateen- and Square-Rigged Ships (Part 1)", *IJNA*, 37: 2 (2008): 347-359.

Cecil, Lamar J.R., „Coal for the Fleet That Had to Die", *American Historical Review*, 69: 4 (1964), 990-1005.

Chakravarti, Ranabir, „Early Medieval Bengal and the Trade in Horses: A Note", *JESHO*, 42: 2 (1999), 194-211.

Chakravarti, Ranabir, „Nakhudas and Navittakas: Shipowning Merchants in the West Coast of India (c. AD 1000– 1500)", *JESHO*, 43: 1 (2000), 35-64.

Chakravarti, Ranabir, „Overseas Trade in Horses in Early Medieval India: Shipping and Piracy", în *Praciprabha: Perspective in Indology*, ed. D.C. Bhattacharyya şi Devendra Handa, New Delhi: Harman, 1989.

Chandra, Moti, *Trade and Trade Routes in Ancient India*, New Delhi: Abhinav, 1977.

Chang, Chun-shu, Smythe, Joan, *South China in the Twelfth Century: A Translation of Lu Yu's Travel Diaries, July 3 – December 6, 1170*, Hong Kong: Chinese University Press, 1981.

Chang Pin-Tsun, „The Formation of a Maritime Convention in Minnan (Southern Fujian), c. 900-1200", în *From the Mediterranean to the China Sea: Miscellaneous Notes*, ed. Claude Guillot, Denys Lombard şi Roderich Ptak, 143-155. Wiesbaden: Harrassowitz, 1998.

Chapelle, Howard I., „Arctic Skin Boats", în *The Bark Canoes and Skin Boats of North America*, ed. Tappan Adney şi Howard Chapelle, 174-211. Washington: Smithsonian, 1964.

Chapelle, Howard I., *The History of American Sailing Ships*, 1935; reprint, New York: Bonanza, 1982.

Chaplin, Joyce E., *The First Scientific American: Benjamin Franklin and the Pursuit of Genius*, New York: Basic Books, 2006.

Chapman, Anne C., „Port of Trade Enclaves in Aztec and Maya Civilization", în *Trade and Market in the Early Empires: Economies in History and Theory*, ed. Karl Polanyi *et al.*, 114-153, Glencoe, IL: Free Press, 1957.

Charanis, Peter, „Piracy in the Aegean During the Reign of Michael VIII Palaeologus", în *Social, Economic and Political Life in the Byzantine Empire: Collected Studies*, ed. Peter Charanis, Londra: Variorum, 1973.

Charlwood, D.E., *The Long Farewell: The Perilous Voyages of Settlers Under Sail in the Great Migration to Australia*, Victoria: Penguin, 1983.

Chau Ju-kua, *Chau Ju-kua: His Work on the Chinese and Arab Trade in the Twelfth and Thirteenth Centuries Entitled Chu-fan*-chi, ed. Friedrich Hirth şi W.W. Rockhill, 1911; reprint, Amsterdam: Oriental Press, 1966.

Chaucer, Geoffrey, *Canterbury Tales*, traducere de Nevill Coghill, New York: Penguin,

1975.

Chaudhuri, K.N., „Surat Revisited: A Tribute to Ashin Das Gupta", *JESHO*, 43: 1 (2000), 18-22.

Chaudhuri, Mamata, „Ship-Building in the *Yuktikalpataru* and *Samarangana Sutradara*", *Indian Journal of History of Science*, 1: 2 (1976), 137-147.

Chelminski, Rudolph, *Superwreck:* Amoco Cadiz – *The Shipwreck That Had to Happen*, New York: Morrow, 1987.

Chin, James K., „Ports, Merchants, Chieftains and Eunuchs: Reading Maritime Commerce of Early Guangdong", în *Guangdong: Archaeology and Early Texts*, ed. Shing Muller, Thomas O. Hollmann şi Putao Gui, 217-239, Wiesbaden: Harrassowitz, 2004.

Chittick, Neville, „East African Trade with the Orient", în *Islam and the Trade of Asia*, ed. D.S. Richards, 97-104, Oxford: Bruno Cassirer, 1970.

Chittick, Neville, *Kilwa: An Islamic Trading City on the East African Coast*, vol. 1: *History and Archaeology*, Nairobi: British Institute in Eastern Africa, 1974.

Choniates, Nicetas, *O City of Byzantium: Annals of Nicetas Choniates*, traducere de Harry J. Magoulias, Detroit: Wayne State University Press, 1984.

Chou Yi-liang, „Tantrism in China", *Harvard Journal of Asiatic Studies*, 8: 3/4 (martie 1945), 241-332.

Christensen, Arne Emil, „Proto-Viking, Viking and Norse Craft", în *The Earliest Ships: The Evolution of Boats into Ships*, ed. Robert Gardiner şi A.E. Christensen, 72-88, Annapolis: Naval Institute, 1996.

Christides, Vassilios, *The Conquest of Crete by the Arabs (ca. 824): A Turning Point in the Struggle Between Byzantium and Islam*, Atena: Akademia Athenon, 1984.

Christides, Vassilios, „Fireproofing of War Machines, Ships and Garments", în *Sailing Ships of the Mediterranean Sea and the Arabian Gulf*, ed. Christos G. Makrypoulias, 1.11-17. *Graeco-Arabica*, Suplement 1, Atena: Kuwait F.A.S., 1998.

Christides, Vassilios, „Milaha", în *Encyclopaedia of Islam*, ediţie nouă, ed. C.E. Bosworth, E. van Dozel, W.P. Heindrichs şi Ch. Pellat, 7: 40-76, Leiden: Brill, 1993.

Christides, Vassilios, „Two Parallel Naval Guides of the Tenth Century: Qudama's Document and Leo VI's *Naumachia:* A Study on Byzantine and Moslem Naval Preparedness", *Graeco-Arabica*, 1 (1982), 51-103.

Christie, Jan Wisseman, „The Medieval Tamil- Language Inscriptions in Southeast Asia and China", *JSEAS*, 29: 2 (1998), 239-268.

Churchill, Winston, *The Second World War*, 6 vol., Boston: Houghton Mifflin, 1948.

Churchill, Winston, *The World Crisis*, 4 vol., New York: Scribner, 1923.

Cicero, *Letters to Atticus*, traducere de E.O. Winstedt (vol. 1), New York: Macmillan, 1912.

Cicero, *Pro Lege Manilia, etc.*, traducere de H. Grose Hodge (vol. 9). Cambridge: Harvard University Press, 1929.

Citarella, Armand O., „The Relations of Amalfi with the Arab World Before the Crusades", *Speculum*, 42 (1967), 299-312.

Clark, Hugh R., *Community, Trade and Networks: Southern Fujian from the 3rd to the 13th Centuries*, Cambridge: Cambridge University Press, 1991.

Clark, Hugh R., „Frontier Discourse and China's Maritime Frontier: China's Frontiers and the Encounter with the Sea Through Early Imperial History", *Journal of World History*, 20: 1 (2009), 1-33.

Clark, Hugh R., „Muslims and Hindus in the Culture and Morphology of Quanzhou from the Tenth to the Thirteenth Century", *Journal of World History*, 6:1 (1995), 49-74.

Clarke, Arthur C., *Voice Across the Sea*, New York: Harper, 1958.

Cleuziou, Serge, Tosi, Maurizio, „Black Boats of Magan: Some Thoughts on Bronze Age Water Transport in Oman and Beyond from the Impressed Bitumen Slabs of Ra's al-Junayz", în *South Asian Archaeology 1993*, ed. A. Parpola şi P. Koskikallio, 745-761. Helsinki: AASF Ser. B 271, 1993.

Coe, Michael D. „Archaeological Linkages with North and South America at La Victoria, Guatemala", *American Anthropologist*, serie nouă, 62 (1960), 363-393.

Coke, Edward, Sir, *The Third Part of the Institutes of the Laws of England: Concerning High Treason, and Other Pleas of the Crown*, Londra, 1797, Eighteenth Century Collections Online, Gale Group.

Coleman, Terry, *The Nelson Touch: The Life and Legend of Horatio Nelson*, New York: Oxford University Press, 2002.

Colon, Fernando, *The Life of the Admiral Christopher Columbus by His Son Ferdinand*, traducere de Benjamin Keen, New Brunswick: Rutgers University Press, 1959.

Compton-Hall, Richard, *Submarine Boats: The Beginnings of Underwater Warfare*, Londra: Conway Maritime, 1983.

Confucius, *The Analects of Confucius (Lun Yu)*, traducere de Chichuang Huang, New York: Oxford University Press, 1999.

Conlan, Thomas D. (trad.), *In Little Need of Divine Intervention: Takezaki Suenaga's Scrolls of the Mongol Invasions of Japan*, Ithaca: Cornell East Asia Series, 2001.

Constable, Olivia Remie, „The Problem of Jettison in Medieval Mediterranean Maritime Law", *Journal of Medieval History*, 20 (1994), 207-220.

Constable, Olivia Remie, *Trade and Traders in Muslim Spain: The Commercial Realignment of the Iberian Peninsula, 900-1500*, Cambridge: Cambridge University Press, 1994.

Constantine VII Porphyrogenitus, *De administrando imperio*, traducere de R.J.H. Jenkins, Washington: Dumbarton Oaks Center for Byzantine Studies, 1985.

Cook, James, *The Journals of Captain James Cook on His Voyages of Discovery*, ed. J.C. Beaglehole şi R.A. Skelton, 4 vol., Cambridge: Hakluyt, 1955-1974.

Cook, Noble David, *Born to Die: Disease and New World Conquest, 1492-1650*, Cambridge: Cambridge University Press, 1998.

Corbett, Julian S., *The Successors of Drake*, Londra: Longmans, Green, 1916.

Cosentino, Salvatore, „Constans II and the Byzantine Navy", *Byzantinische Zeitschrift*, 100: 2 (2007), 577-603.

Cosmas Indicopleustes, *The Christian Topography of Cosmas, an Egyptian Monk*,

traducere de J.W. McCrindle, Londra: Hakluyt, 1897.

Cowan, Edward, *Oil and Water: The* Torrey Canyon *Disaster*, Philadelphia: Lippincott, 1968.

Cowdrey, H.E.J., „The Mahdia Campaign of 1087", *English Historical Review*, 92 (1977), 1-29.

Cowell, Edward B. (trad.), *The Jataka; or, Stories of the Buddha's Former Births*, 1895-1907; reprint, Londra: Routledge & Kegan Paul, 1973.

Craig, Gordon A., *Germany, 1866-1945*, New York: Oxford University Press, 1978.

Crespigny, Rafe de, *Generals of the South*: *The Foundation and Early History of the Three Kingdoms State of Wu*, Canberra: Australian National University, Faculty of Asian Studies, 1990.

Cressy, David, „The Vast and Furious Ocean: The Passage to Puritan New England", *New England Quarterly*, 57: 4 (1984), 511-532.

Crone, G.R. (trad.), *The Voyages of Cadamosto and Other Documents on Western Africa in the Second Half of the Fifteenth Century*, Londra: Hakluyt, 1937.

Crone, Patricia, *Meccan Trade and the Rise of Islam*, Princeton: Princeton University Press, 1987.

Cross, Samuel Hazzard, Sherbowitz-Wetzor, Olgerd P. (trad.), *Russian Primary Chronicle: Laurentian Text*, Cambridge: Mediaeval Academy of America, 1953.

Cruise Baltic, *Cruise Baltic Status Report*, 2007. http://www.cruisebaltic.com/media (636,1033)/Cruise_Baltic_status_report_Jan_07.pdf.

Crumlin-Pedersen, Ole, „Boats and Ships of the Baltic Sea in the 9th and 10th Centuries: The Archaeological and Iconographic Evidence", în *Wulfstan's Voyage*, ed. Englert şi Trakadas, 235-256.

Crumlin-Pedersen, Ole, „The Skuldelev Ships", *Acta Archaeologica,* 38 (1967), 73-174.

Culavamsa: Being the More Recent Part of the Mahavamsa, traducere de C. Mabel Rickmers. Londra: Pali Text Society, 1973.

Cunliffe, Barry W., *The Extraordinary Voyage of Pytheas the Greek*, New York: Walker, 2002.

Cunliffe, Barry W., *Facing the Ocean: The Atlantic and Its People 8000 BC – AD 1500*, New York: Oxford University Press, 2001.

Cust, Richard, *Charles I: A Political Life*, New York: Pearson/Longman, 2005.

Dalby, Michael T., „Court Politics in Late T'ang Times", în *The Cambridge History of China*, vol. 3: *Sui and T'ang China, 589-906*, ed. Denis Twitchett, 561-681, Cambridge: Cambridge University Press, 1979.

Dalley, Stephanie (trad.), *Myths from Mesopotamia: Creation, the Flood, Gilgamesh, and Others*, Oxford: Oxford University Press, 1989.

Dalzell, George W., *Flight from the Flag: The Continuing Effect of the Civil War upon the American Carrying Trade*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1940.

Dante Alighieri, *The Divine Comedy of Dante Alighieri*, vol. 1: *Inferno*, traducere de Robert M. Durling, New York: Oxford University Press, 1996.

D'Arms, John H., *Romans on the Bay of Naples: A Social and Cultural Study of the Villas*

and Their Owners from 150 BC to AD 400, Cambridge: Harvard University Press, 1970.

Das Gupta, Ashin, *Indian Merchants and the Decline of Surat: c. 1700-1750*, New Delhi: Manohar, 1994.

Das Gupta, Ashin, „The Maritime Merchant of India, c. 1500-1800", în *The World of the Indian Ocean Merchant, 1500-1800: Collected Essays of Ashin Das Gupta*, 88-101, ed. Uma Das Gupta, New Delhi: Oxford University Press, 2001.

Davenport, Frances Gardiner (ed.), *European Treaties Bearing on the History of the United States and Its Dependencies to 1648*, Washington: Carnegie Institution of Washington, 1917.

David, Charles Wendell (trad.), *The Conquest of Lisbon*, 1936; reprint, New York: Columbia University Press, 2001.

Davis, David Brion, *Slavery and Human Progress*, New York: Oxford University Press, 1984.

Davis, Lance Edwin, Engerman, Stanley L., *Naval Blockades in Peace and War: An Economic History Since 1750*, Cambridge: Cambridge University Press, 2006.

Davis, Ralph, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Londra: Macmillan, 1962.

De Paor, Maire, *Patrick, the Pilgrim Apostle of Ireland*, New York: Regan, 2002.

De Vries, Kelly, *The Norwegian Invasion of England in 1066*, Woodbridge, UK: Boydell, 1999.

De Witte, Hubert, „The Maritime Topography of Medieval Bruges", în *Maritime Topography and the Medieval Town: Papers from the 5th International Conference on Waterfront Archaeology in Copenhagen, 14-16 May 1998*, ed. Jan Bill şi Berthe L. Clausen: Copenhagen Nationalmuseet, 1999.

Declaration Concerning the Laws of Naval War, 208 Consol. T.S. 338 (1909), University of Minnesota, Human Rights Library Online. http://www1.umn.edu/humanrts/instree/1909b.htm

Deloche, Jean, „Geographical Considerations in the Localization of Ancient Sea-Ports of India", în *Trade in Early India*, ed. Ranabir Chakravarti, 312-325, New Delhi: Oxford University Press, 2001.

Deloche, Jean, „Iconographic Evidence on the Development of Boat and Ship Structures in India (2nd C. BC – 15th C. AD)", în *Tradition and Archaeology: Early Maritime Contacts in the Indian Ocean*, ed. Himanshu Prabha Ray şi Jean-François Salles, 199-224, New Delhi: Manohar, 1999.

Demosthenes, *Against Meidias, etc.*, traducere de J.H. Vince, Cambridge: Harvard University Press, 1935.

Deng, Gang, *Chinese Maritime Activities and Socioeconomic Development, c. 2100 BC – 1900 AD*, Westport: Greenwood, 1997.

Deng, Gang, *Maritime Sector, Institutions, and Sea Power of Premodern China*, Westport: Greenwood, 1999.

Dennis, Andrew, Foote, Peter, Richard Perkins, Richard (trad.), *Laws of Early Iceland –*

Grágás: The Codex Regius of Grágás with Material from Other Manuscripts, Winnipeg: University of Manitoba Press, 1980.

Desloges, Yvon, Gelly, Alain, *The Lachine Canal: Riding the Waves of Industrial and Urban Development, 1860-1950*, Sillery: Septentrion, 2002.

DeVoto, Bernard (ed.), *The Journals of Lewis and Clark*, Boston: Houghton Mifflin, 1997.

Di Meglio, R.R., „Arab Trade with Indonesia and the Malay Peninsula from the 8th to the 16th Century", în *Islam and the Trade of Asia*, ed. D.S. Richards, 105-136, Oxford: Bruno Cassirer, 1970.

Dickens, Charles, *The Letters of Charles Dickens*, ed. Madeline House şi Graham Storey, Oxford: Clarendon Press, 1965.

Diffie, Bailey W., Winius, George D., *Foundations of the Portuguese Empire, 1415-1580*, Oxford: Oxford University Press, 1977.

Dimitrova, Desislava Nikolaeva, *Seafarers' Rights in the Globalized Maritime Industry*, Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2010.

Dio Chrysostom, *Discourses*, 5 vol., Cambridge: Harvard University Press, 1932-1951.

Diodorus Siculus, *Library of History*, traducere de C.H. Oldfather, 12 vol, Cambridge: Harvard University Press, 1933-1967.

Dollinger, Philippe, *The German Hansa*, traducere de D.S. Ault şi S.H. Steinberg, Stanford: Stanford University Press, 1970.

Domingues, Francisco Contente, „The State of Portuguese Naval Forces in the Sixteenth Century", în *War at Sea in the Middle Ages and Renaissance*, ed. John B. Hattendorf şi Richard W. Unger, 187-198, Rochester, NY: Boydell, 2003.

Donnellan, Philip, *The Shoals of Herring*, adaptat de Philip Donnellan după balada radio „Singing the Fishing" de Ewan McColl, Peggy Seeger şi Charles Parker, Birmingham: BBC Colour, 1972.

Dotson, John E., „Fleet Operations in the First Genoese-Venetian War, 1264-1266", *Viator*, 30 (1999), 165-180.

Douglass, Frederick, *The New National Era*, 17 August 1871.

Doumas, Christos, *Wall-Paintings of Thera*, Atena: Thera Foundation, 1992.

Drake, Francis, Fletcher, Francis, *The World Encompassed*, 1628; reprint, Ann Arbor: University Microfilms, 1966.

Dreyer, Edward L., *Zheng He: China and the Oceans in the Early Ming, 1405-1433*, New York: Pearson-Longman, 2007.

Duffy, John, „The Passage to the Colonies", *Mississippi Valley Historical Review*, 38: 1 (1951), 21-38.

Dugan, James, *The Great Iron Ship*, New York: Harper, 1953.

Duncan-Jones, Richard, *Economy of the Roman Empire*, Cambridge: Cambridge University Press, 1974.

Dunlop, D.M., *The History of the Jewish Khazars*, Princeton: Princeton University Press, 1954.

Duyvendak, J.J.L., „The True Dates of the Chinese Maritime Expeditions in the Early Fifteenth Century", *T'oung Pao*, 34 (1938), 341-412.

Earle, T.F., Villiers, John (eds., trad.), *Albuquerque: Caesar of the East – Selected Texts by Afonso de Albuquerque and His Son*, Warminster, UK: Aris & Phillips, 1990.

Edwards, Clinton R., *Aboriginal Watercraft on the Pacific Coast of South America*, Berkeley: University of California Press, 1965.

Ehrenkreutz, A.S., „The Place of Saladin in the Naval History of the Mediterranean Sea in the Middle Ages", *JAOS*, 72: 2 (1955), 100-116.

Elbl, Martin, „The Caravel", în *Cogs, Caravels and Galleons*, ed. Gardiner şi Unger, 91-98.

El-Hajji, A.A., „The Andalusian Diplomatic Relations with the Vikings During the Umayyad Period", *Hesperis Tamuda*, 8 (1967), 67-110.

Elisonas, Jurgis, „The Inseparable Trinity: Japan's Relations with China and Korea", în *The Cambridge History of Japan*, vol. 4, *Early Modern Japan*, ed. John Whitney Hall, 235-300, Cambridge: Cambridge University Press, 1991.

Elliott, J.H., *Empires of the Atlantic World: Britain and Spain in America, 1492-1830*, New Haven: Yale University Press, 2006.

Ellmers, Detlev, „The Beginning of Boatbuilding in Central Europe", în *The Earliest Ships: The Evolution of Boats into Ships*, ed. Robert Gardiner, 11–23, Londra: Conway Maritime, 1996.

Ellmers, Detlev, „The Cog as Cargo Carrier", în *Cogs, Caravels and Galleons*, ed. Gardiner şi Unger, 29-46.

El-Sayed, Sayed Z., „Queen Hatshepsut's Expedition to the Land of Punt: The First Oceanographic Cruise?", *Quarterdeck*, 3: 1 (primăvara 1995), www-ocean.tamu.edu/Quarterdeck/QD3.1/Elsayed/elsayed-hatshepsut.html.

Elvin, Mark, *The Pattern of the Chinese Past*, Stanford: Stanford University Press, 1973.

Englert, Anton, Trakadas, Athena (eds.), *Wulfstan's Voyage: The Baltic Sea Region in the Early Viking Age as Seen from Shipboard*, Roskilde, Denmark: Viking Ship Museum, 2009.

Ennin, *Ennin's Diary: The Record of a Pilgrimage to China in Search of the Law*, New York: Ronald, 1955.

Epstein, Jeremiah F., „Sails in Aboriginal Mesoamerica: Reevaluating Thompson's Argument", *American Anthropologist*, 92: 1 (1990), 187-192.

Epstein, Steven A., *Genoa and the Genoese, 958-1528*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1996.

Erlandson, Jon M. *et al.*, „The Kelp Highway Hypothesis", *Journal of Island and Coastal Archaeology*, 2 (2007), 161-174.

Errington, R.M., „Rome Against Philip and Antiochus", în *The Cambridge Ancient History*, vol. 8: *Rome and the Mediterranean to 133 BC*, ed. A.E. Astin *et al.*, 244-289, ed. a II-a, Cambridge: Cambridge University Press, 1989.

Esmer, Ahmed Sukru, „The Straits: Crux of World Politics", *Foreign Affairs*, 25 (1947), 290-302.

Evans, David C., Peattie, Mark R., *Kaigun: Strategy, Tactics, and Technology in the Imperial Japanese Navy, 1887-1941*, Annapolis: Naval Institute, 1997.

Evelyn, John, *The Diary of John Evelyn; Now First Printed in Full from the Manuscripts*

Belonging to Mr. John Evelyn, ed. E.S. de Beer, Oxford: Clarendon Press, 1955.

Evelyn-White, H.G. (trad.), *Hesiod, the Homeric Hymns and Homerica*, Londra: Heinemann, 1914.

Fagan, Brian, *Fish on Friday: Feasting, Fasting and the Discovery of the New World*, New York: Basic Books, 2006.

Fahmy, Aly Mohamed, *Muslim Naval Organization in the Eastern Mediterranean from the Seventh to the Tenth Century AD*, ed. a II-a, Cairo: National Publication & Printing House, 1966.

Fahmy, Aly Mohamed, *Muslim Sea-Power in the Eastern Mediterranean: From the Seventh to the Tenth Century AD*, Londra: Luzac, 1950.

Fairbank, John King, Reischauer, Edwin O., Craig, Albert M., *East Asia: Tradition and Transformation*, Boston: Houghton Mifflin, 1973.

Falconbridge, Alexander, *An Account of the Slave Trade on the Coast of Africa*, Londra, 1788.

Falconer, William, *An Universal Dictionary of the Marine*, Londra, 1780.

FAO Fisheries and Aquaculture Department, *The State of World Fisheries and Aquaculture,2010*, Roma: Food & Agriculture Organization of the UN, 2010.

Faroqhi, Suraiya, *Ottoman Empire and the World Around It*, Londra: Tauris, 2005.

Faxian, *The Travels of Fa-hian*, în Xuanzang, *Si-yu-ki*.

Fernández-Armesto, Felipe, *Amerigo: The Man Who Gave His Name to America*, Londra: Weidenfeld & Nicolson, 2006.

Fernández-Armesto, Felipe, *Before Columbus: Exploration and Colonization from the Mediterranean to the Atlantic, 1229-1492*, Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 1987.

Fernández-Armesto, Felipe, *Columbus*, New York: Oxford University Press, 1991.

Fernández-Armesto, Felipe, „Medieval Atlantic Exploration: The Evidence of the Maps", în *Portugal, the Pathfinder*, ed. Winius, 40-70.

Fernández-Armesto, Felipe, „Spanish Atlantic Voyages and Conquests Before Columbus", în *Maritime History*, vol. 1: *The Age of Discovery*, ed. John B. Hattendorf, 137-147, Malabar, FL: Krieger, 1996.

Fernández-Armesto, Felipe, „The Stranger-Effect in Early Modern Asia", în *Shifting Communities and Identity Formation in Early Modern Asia*, ed. Blussé şi Fernández-Armesto, 181-202.

Ferreiro, Larrie D., *Ships and Science: The Birth of Naval Architecture in the Scientific Revolution, 1600-1800*, Cambridge: MIT Press, 2007.

Ferry, David (trad.), *Gilgamesh: A New Rendering in English Verse*, New York: Farrar, Straus & Giroux, 1993.

Fisher, Robin, „The Northwest from the Beginning of Trade with the Europeans to the 1880s", în *The Cambridge History of the Native Peoples of the Americas*, vol. 1: *North America*, ed. Bruce G. Trigger şi Wilcomb E. Washburn, 117-182, Cambridge: Cambridge University Press, 1996.

Fladmark, Knut, „Routes: Alternate Migration Corridors for Early Man in North

America", *American Antiquity*, 44: 1 (1979), 55-69.

Flecker, Michael, „A Ninth-Century ad Arab or Indian Shipwreck in Indonesia: First Evidence for Direct Trade with China",*World Archaeology*, 32: 3 (2001), 335-354.

Flecker, Michael, „A Ninth-Century ad Arab or Indian Shipwreck in Indonesia: Addendum", *IJNA*, 37: 2 (2008), 384-386.

Fletcher, M.E., „From Coal to Oil in British Shipping", *Journal of Transport History*, 3 (1975), 1-19.

Fletcher, M.E., „The Suez Canal and World Shipping, 1869-1914", *Journal of Economic History*, 18: 4 (1958), 556-573.

Flexner, James T., *Steamboats Come True: American Inventors in Action*, New York: Viking, 1964.

Flodoard of Reims, *The Annals of Flodoard of Reims, 919-966*, traducere de Steven Fanning şi Bernard S. Bachrach, Peterborough, ON: Broadview, 2004.

Florus, Lucius Annaeus, *Epitome of Roman History*, 1929; reprint, Cambridge: Harvard University Press, 1960.

Forrest, Thomas, *A Voyage to New Guinea and the Moluccas, 1774-1776*, Kuala Lumpur: Oxford University Press, 1969.

Fox, Grace Estelle, *Britain and Japan, 1858-1883*, Oxford: Clarendon Press, 1969.

Franke, P.R., „Pyrrhus", în *The Cambridge Ancient History*, vol. 7, partea a II-a, *The Rise of Rome to 220 BC*, ed. F.W. Walbank *et al.*, 456-485, ed. a II-a, Cambridge: Cambridge University Press, 1989.

Franklin, Benjamin, *The Writings of Benjamin Franklin: 1783-1788*, ed. Albert Henry Smyth, New York: Macmillan, 1906.

Frankopan, Peter, „Byzantine Trade Privileges to Venice in the Eleventh Century: The Chrysobull of 1092", *Journal of Medieval History*, 20 (2004), 135-160.

Fraser, Antonia, *Royal Charles: Charles II and the Restoration*, New York: Simon & Schuster, 1979.

Fraser, P.M., *Ptolemaic Alexandria*, Oxford: Clarendon Press, 1972.

Frear, Hugo P., „History of Tankers", *New York Maritime Register* (1886), 135-144.

Friel, Ian, „The Carrack", în *Cogs, Caravels and Galleons*, ed. Gardiner şi Unger, 77-90.

Friel, Ian, *The Good Ship: Ships, Shipbuilding and Technology in England, 1200-1520*, Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1995.

Friel, Ian, *Maritime History of Britain and Ireland, c. 400-2001*, Londra: British Museum, 2003.

Frost, Alan, „James Mario Matra: Voyager with Cook", *Commonplace*, 5: 2 (2005), www.common-place.org.

Frost, Honor *et al.*, *Lilybaeum (Marsala): The Punic Ship, Final Excavation Report*, Roma: Notizie deglie scavi di antichita, 1976.

Frost, Honor *et al.*, „The Marsala Punic Ship: An Obituary", *Mariner's Mirror*, 83: 2 (1997), 207-211.

Frost, O.W., *Bering: The Russian Discovery of America*, New Haven: Yale University Press, 2003.

Fryer, S.E., Brown, David K., „Whitehead, Robert”, *Oxford Dictionary of National Biography*, ed. H.C.G. Matthew şi Brian Harrison, 58.670-671, ed. a II-a, Oxford: Oxford University Press, 2004.

Gaastra, Femme, *The Dutch East India Company: Expansion and Decline*, Zutphen, Netherlands: Walburg Pers, 2003.

Gabrielsen, Vincent, *The Naval Aristocracy of Hellenistic Rhodes*, Aarhus, Denmark: Aarhus University Press, 1997.

Gadd, C.J., „The Dynasty of Agade and the Gutian Invasion”, în *The Cambridge Ancient History*, vol. 1, partea a II-a: *Early History of the Middle East*, ed. I.E.S. Edwards *et al.*, 417-457, ediţia a III-a, Cambridge: Cambridge University Press, 1971.

Gade, John Allyne, *The Hanseatic Control of Norwegian Commerce During the Late Middle Ages*, Leiden: Brill, 1951.

Games, Alison, „Migration”, în *The British Atlantic World, 1500-1800*, ed. David Armitage şi Michael J. Braddick, 31-50, Londra: Palgrave Macmillan, 2002.

Gardiner, Robert, Couper, Alastair (eds.), *The Shipping Revolution: The Modern Merchant Ship*, Londra: Conway Maritime, 1992.

Gardiner, Robert, Greenway, Ambrose (eds.), *The Golden Age of Shipping: The Classic Merchant Ship, 1900-1960*, Annapolis: Naval Institute, 1994.

Gardiner, Robert, Morrison, John (eds.), *The Age of the Galley: Mediterranean Oared Vessels Since Pre-Classical Times*, Annapolis: Naval Institute, 1995.

Gardiner, Robert, Unger, Richard W. (eds.), *Cogs, Caravels and Galleons: The Sailing Ship, 1000-1650*, Annapolis: Naval Institute, 1994.

Garland, Charles, Klein, Herbert S., „The Allotment of Space for Slaves Aboard Eighteenth-Century British Slave Ships”, *William and Mary Quarterly*, seria a III-a, 42: 2 (1985), 238-248.

Gellius, Aulus, *Attic Nights*, traducere de John C. Rolfe, Cambridge: Harvard University Press, 1927.

Gelpke, J. Sollewijn, „Afonso de Albuquerque’s Pre-Portuguese Javanese Map, Partially Reconstructed from Francisco Rodrigues’ Book”, *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde*, 151 (1995): 76-99.

Genz, Joseph H., „Oceania: Polynesian and Micronesian Navigation”, în *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*, ed. Hattendorf, 3: 144-154.

Ghosh, A. (ed.), *An Encyclopedia of Indian Archaeology*, vol. 2: *A Gazetteer of Explored and Excavated Sites in India*, Leiden: Brill, 1990.

Gibson, Andrew, Donovan, Arthur, *The Abandoned Ocean: A History of United States Maritime Policy*, Columbia: University of South Carolina Press, 2000.

Gimbutas, Marija Alseikaite, *The Balts*, New York: Praeger, 1963.

Gladney, Dru C., *Muslim Chinese: Ethnic Nationalism in the People’s Republic*, Cambridge: Harvard University Press, 1996.

Glaser, Manfred, „The Development of the Harbours and Market Places of Lubeck”, în *Maritime Topography and the Medieval Town*, ed. Jan Bill şi Birthe L. Clausen, 79-86, Copenhagen: National Museum, 1999.

Glete, Jan, „Naval Power and Control of the Sea in the Baltic in the Sixteenth Century", în *War at Sea in the Middle Ages and Renaissance*, ed. John B. Hattendorf şi Richard W. Unger, 217-232, Rochester, NY: Boydell, 2003.

Glete, Jan, *Navies and Nations: Warships, Navies, and State Building in Europe and America, 1500-1860*, Acta Universitatis Stockholmiensis. Stockholm Studies in History, 48, Stockholm: Almqvist & Wiksell International, 1993.

Glete, Jan, *Warfare at Sea, 1500-1650: Maritime Conflict and the Transformation of Europe*, Londra: UCL, 2000.

Goitein, S.D., „The Beginnings of the Karim Merchants and the Nature of Their Organization", în *Studies in Islamic History and Institutions*, 351-360, Leiden: Brill, 1966.

Goitein, S.D., *A Mediterranean Society: The Jewish Communities of the Arab World as Portrayed in the Documents of the Cairo Geniza*, 6 vol., 1967; reprint, Berkeley: University of California Press, 1999.

Goitein, S.D., „Two Eyewitness Reports on an Expedition of the King of Kish (Qais) Against Aden", *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*, 16 (1954), 247-257.

Goitein, S.D., Friedman, Mordechai A., *India Traders of the Middle Ages: Documents from the Cairo Geniza, "India Book"*, Leiden: Brill, 2008.

Goldsworthy, Adrian, *The Punic Wars*, Londra: Cassell, 2000.

Golovnin, V.M., *Memoirs of a Captivity in Japan During the Years 1811, 1812, and 1813; with Observations on the Country and the People*, 3 vol., Londra: Henry Colburn, 1824.

Gordan, John D., III, „The Trial of the Officers and Crew of the Schooner *Savannah*", *Supreme Court Historical Society 1983 Yearbook*, http://www.supremecourthistory.org.

Goslinga, Cornelis Ch., *The Dutch in the Caribbean and on the Wild Coast, 1580-1680*, Gainesville: University of Florida Press, 1971.

Graff, David A., *Medieval Chinese Warfare, 300-900*, Londra: Routledge, 2002.

Graham, Gerald S., „Ascendancy of the Sailing Ship, 1850-1855", *Economic History Review*, serie nouă, 9: 1 (1956), 74-88.

Gratzer, W.B., *Terrors of the Table: The Curious History of Nutrition*, New York: Oxford University Press, 2005.

Green, J.N., „The Song Dynasty Shipwreck at Quanzhou, Fujian Province, People's Republic of China", *IJNA*, 12 (1983), 253-261.

Green, J.N., Zae Geun Kim, „The Shinan and Wando Sites, Korea: Further Information", *IJNA*, 18 (1989), 33-41.

Green, Peter, *The Greco-Persian Wars*, Berkeley: University of California Press, 1996.

Greenlee, William Brooks (ed.), *The Voyage of Pedro Alvares Cabral to Brazil and India, from Contemporary Documents and Narratives*, Londra: Hakluyt, 1938.

Greenway, Ambrose, „Cargo Ships", în *The Golden Age of Shipping*, ed. Gardiner şi Greenway, 38-50.

Grenet, Frantz, „Les marchands sogdiens dans les mers du Sud à l'époque préislamique", *Cahiers d'Asie centrale*, 1/2 (1996): 65-84.

Grescoe, Taras, *Bottomfeeder: How to Eat Ethically in a World of Vanishing Seafood*, New York: Bloomsbury, 2008.

Griffiths, Denis, *Brunel's* Great Western, Wellingborough: Patrick Stephens, 1985.

Grotius, Hugo, *The Free Sea*, traducere de Richard Hakluyt; ed. David Armitage, Indianapolis: Liberty Fund, 2004.

Grousset, Rene, *The Empire of the Steppes: A History of Central Asia*, New Brunswick: Rutgers University Press, 1970.

Guilmartin, J.F., *Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century*, Cambridge: Cambridge University Press, 1975.

Gunawardana, R.A.L.H., „Changing Patterns of Navigation in the Indian Ocean and Their Impact on Pre-Colonial Sri Lanka", în *The Indian Ocean: Explorations in History, Commerce and Politics*, ed. Satish Chandra, 54-89, New Delhi: Sage, 1987.

Guy, John S., „The Expansion of China's Trade with South-East Asia", în *Oriental Trade Ceramics in South-East Asia, Ninth to Sixteenth Century*, 13-22, New York: Oxford University Press, 1986.

Guy, John S., „Tamil Merchant Guilds and the Quanzhou Trade", în *The Emporium of the World: Maritime Quanzhou, 1000-1400*, ed. Angela Schottenhammer, 283-306, Leiden: Brill, 2000.

Habachi, Labib, „Two Graffiti at Sehel from the Reign of Queen Hatshepsut", *Journal of Near Eastern Studies*, 16 (1957), 88-104.

Habib, Irfan, „The Eighteenth Century in Indian Economic History", în *On the Eighteenth Century as a Category of Asian History*, ed. Blusse şi Gaastra, 217-236.

Habicht, C., „The Seleucids and Their Rivals", în *The Cambridge Ancient History*, vol. 8: *Rome and the Mediterranean to 133 BC*, ed. A.E. Astin *et al.*, 324-387, ed. a II-a, Cambridge: Cambridge University Press, 1989.

Haddon, Alfred C., Hornell, James, *Canoes of Oceania*, 2 vol., 1936-1938; reprint, Honolulu: Bishop Museum, 1975.

Hadi Hasan, A., *A History of Persian Navigation*, Londra: Methuen, 1928.

Hagan, Kenneth J., *This People's Navy: The Making of American Sea Power*, New York: Free Press, 1991.

Hagy, James W., „800 Years of Etruscan Ships", *IJNA*, 15: 3 (1986), 221-250.

Haider, Najaf, „Structure and Movement of Wages in the Mughal Empire, 1500-1700", în *Wages and Currency: Global Comparisons from Antiquity to the Twentieth Century*, ed. Jan Lucassen, 293-321, Berna: Lang, 2007.

Haldane, Douglas, „The Fire-Ship of Al-Salih Ayyub and Muslim Use of 'Greek Fire'", în *The Circle of War in the Middle Ages: Essays on Medieval Military and Naval History*, ed. Donald J. Kagay L.J. Andrew Villalon, 137-144, Woodbridge, UK: Boydell, 1999.

Haldon, John, „Military Service, Military Lands, and the Status of Soldiers", *Dumbarton Oaks Papers*, 47 (1993), 1-67.

Hale, Edward Everett, *Letters on Irish Emigration*, Boston: Phillips, Sampson, 1852.

Hall, Kenneth R., „Economic History of Early Southeast Asia", în *The Cambridge History of Southeast Asia*, ed. Tarling, 1.1: 183-275.

Hall, Kenneth R., „Local and International Trade and Traders in the Straits of Melaka Region: 600-1500", *JESHO*, 47: 2 (2004), 213-260.

Hall, Kenneth R., *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia*, Honolulu: University of Hawai'i Press, 1985.

Hall, Kenneth R., „The Upstream and Downstream Unification in Southeast Asia's First Islamic Polity: Changing Sense of Community in the Fifteenth Century *Hikayat Raja-Raja Pasai* Court Chronicle", *Journal of Southeast Asian Studies*, 44 (2001), 198-229.

Halpern, Paul G., *A Naval History of World War I*, Annapolis: Naval Institute, 1994.

Hamblin, William James, „The Fatimid Navy During the Early Crusades: 1099-1124", *American Neptune*, 46 (1986), 77-83.

„The Hamburg-American Yacht *Prinzessin Victoria Luise*", *Scientific American*, 84: 6 (9 febuarie 1901),86.

Handler, J.S., „Survivors of the Middle Passage: Life Histories of Enslaved Africans in British America", *Slavery & Abolition*, 23: 1 (2002), 25-56.

Hansen, Stig Jarle, *Piracy in the Greater Gulf of Aden: Myths, Misconceptions and Remedies*, Oslo: Norwegian Institute for Urban and Regional Research, 2009.

Harding, Richard, „Organizational Life Cycles, the SNR and Maritime History", *Mariner's Mirror*, 97: 2 (2011), 5-20.

Hart, Marjolein't, „Intercity Rivalries and the Making of the Dutch State", în *Cities and the Rise of States in Europe, AD 1000 to 1800*, ed. Charles Tilly şi Wim P. Blockmans, 196-217, Boulder: Westview, 1994.

Hastings, Max, *The Korean War*, Londra: Pan, 1988.

Hattendorf, John B. (ed.), *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*, 4 vol., New York: Oxford University Press, 2007.

Havighurst, Walter, *The Long Ships Passing: The Story of the Great Lakes*; reprint, Minneapolis: University of Wisconsin Press, 2002.

Hawkesworth, John, *An Account of the Voyages Undertaken by the Order of His Present Majesty for Making Discoveries in the Southern Hemisphere*, 4 vol., ed. a III-a, Londra, 1785.

Haycox, Stephen W., *Alaska: An American Colony*, Seattle: University of Washington Press, 2002.

Haywood, John, *Dark Age Naval Power: A Reassessment of Frankish and Anglo-Saxon Seafaring Activity*, ediţie revăzută, Norfolk: Anglo-Saxon, 1999.

Heinzig, Dieter, *The Soviet Union and Communist China, 1945-1950: The Arduous Road to the Alliance*, Armonk, NY: M.E. Sharpe, 2003.

Hellie, Richard, *The Economy and Material Culture of Russia, 1600-1725*, ed. a II-a, Chicago: University of Chicago Press, 1999.

Henricus Lettus, *The Chronicle of Henry of Livonia*, traducere de James A. Brundage. 1961; reprint, New York: Columbia University Press, 2003.

Henthorn, William E., *A History of Korea*, New York: Free Press, 1971.

Hepper, David J., *British Warship Losses in the Age of Sail, 1650-1859*, Rotherfield, UK: Jean Boudriot, 1994.

Herlihy, David, *The Black Death and the Transformation of the West*, ed. Samuel K. Cohn, Jr, Cambridge: Harvard University Press, 1997.

Herodotus, *The Histories*, traducere de Aubrey de Selincourt, 1954, ediţie nouă, New York: Penguin, 1996.

Heywood, Linda M., Thornton, John K., *Central Africans, Atlantic Creoles, and the Foundation of the Americas, 1585-1660*, New York: Cambridge University Press, 2007.

Heywood, Thomas, *His Majesty's Royal Ship: A Critical Edition of Thomas Heywood's A True Description of His Majesties Royall Ship*, ed. Alan R. Young, New York: AMS Press, 1990.

Hill, George, *History of Cyprus*, Cambridge: Cambridge University Press, 1940.

Hill, John E. (trad.), *The Western Regions According to the Hou Hanshu: The Xiyu juan*, după *Hou Hanshu* 88, ed. a II-a, 2003, http://depts.washington.edu/uwch/silkroad/texts/hhshu/hou_han_shu.html.

Hilton, George W., Eastland: *Legacy of the* Titanic, Stanford: Stanford University Press, 1995.

Hirth şi Rockhill, *vezi* Chau Ju-kua.

Hitti, Philip K., *History of the Arabs from the Earliest Times to the Present*, ed. a X-a, New York: St. Martin's, 1970.

Hocker, F., „Lead Hull Sheathing in Antiquity", *Tropis*, 3 (1995), 197-206.

Hockmann, Olaf, „Late Roman Rhine Vessels from Mainz, Germany", *IJNA*, 22 (1993), 125-135.

Hockmann, Olaf, „Late Roman River Craft from Mainz, Germany", în *Local Boats, Fourth International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Porto 1985*, ed. O.L. Filgueiras, 23-34, Oxford: British Archaeological Reports, 1988.

Hoffman, Bernard G., *Cabot to Cartier*, Toronto: University of Toronto Press, 1961.

Hoffman, Philip G., „Australia's Debt to the American Revolution", *Historian*, 17: 2 (1954), 143-156.

Hollister, C. Warren, *Anglo-Saxon Military Institutions: on the Eve of the Norman Conquest*, Oxford: Clarendon Press, 1962.

Holmes, G.A. „The 'Libel of English Policy'", *English Historical Review*, 76: 299 (1961), 193-216.

Holmqvist, Wilhelm, „Helgo, an Early Trading Settlement in Central Sweden", în *Recent Archaeological Excavations in Europe*, ed. Rupert Bruce-Mitford, 111-132, Londra: Routledge, 1975.

Homer, *The Iliad*, traducere de Robert Fagles, New York: Penguin, 1990.

Homer, *The Odyssey*, traducere de Robert Fagles, New York: Penguin, 1996.

Horn, James, Morgan, Philip D., „Settlers and Slaves: European and African Migration to Early Modern British America", în *The Creation of the British Atlantic World*, ed. Elizabeth Mancke şi Carole Shammas, 19-44, Baltimore: Johns Hopkins University

Press, 2005.

Hornell, James, „Boat Oculi Survivals: Additional Records", *Journal of the Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland*, 68 (1938), 339-348.

Hornell, James, „Indonesian Influence on East African Culture", *Journal of the Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland*, 64 (1934): 305-332.

Hornell, James, „The Role of Birds in Early Navigation", *Antiquity*, 20 (1946), 142-149.

Hornell, James, *Water Transport Origins and Early Revolution*, Cambridge: Cambridge University Press, 1946.

Hornung, Erik, *History of Ancient Egypt: An Introduction*, traducere de David Lorton, Ithaca: Cornell University Press, 1999.

Horridge, Adrian, „The Story of Pacific Canoes and Their Rigs", în *From Buckfast to Borneo: Essays Presented to Father Robert Nicholl on the 85th Anniversary of His Birth, 27 March 1995*, ed. Victor T. King şi A.V.M. Horton, 541-558, Hull: Centre for South-East Asian Studies, 1995.

Hourani, George F., *Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times*, revizuită de John Carswell, Princeton: Princeton University Press, 1995.

Howe, Octavius T., Matthews, Frederick C., *American Clipper Ships, 1833-1858*, 2 vol., Salem: Marine Research Society, 1927.

Howse, Derek, „The Lunar-Distance Method of Measuring Longitude", în *The Quest for Longitude*, ed. Andrewes, 150-161.

Hsu, Immanuel C.Y., *The Rise of Modern China*, ed. a IV-a, Oxford: Oxford University Press, 1990.

Hudson, Travis, Timbrook, Janice, Rempe, Melissa, *Tomol: Chumash Watercraft as Described in the Ethnographic Notes of John P. Harrington*, Socorro, NM: Ballena, 1978.

Hughes, Lindsey, *Peter the Great: A Biography*, New Haven: Yale University Press, 2002.

Huler, Scott, *Defining the Wind*, New York: Three Rivers, 2004.

Humins, John H., „Squanto and Massasoit: A Struggle for Power", *New England Quarterly*, 60: 1 (1987), 54-70.

Hunter, Louis C., *Steamboats on the Western Rivers: An Economic and Technological History*, Cambridge: Harvard University Press, 1949.

Hydrographer of the Navy, *Ocean Passages for the World*, ed. a II-a, Londra: Hydrographic Department, Admiralty, 1950.

Ibn Battuta, *The Travels of Ibn Battuta, AD. 1325-1354*, traducere de H.A.R. Gibb, 5 vol., Londra: Hakluyt, 1958-2000.

Ibn Jubayr, *The Travels of Ibn Jubayr*, traducere de R.J.C. Broadhurst, Londra: Jonathan Cape, 1952.

Ibn Khaldun, *The Muqaddimah: An Introduction to History*, traducere de Franz Rosenthal, 3 vol., New York: Pantheon, 1958.

Ilanko Atikal, *The Tale of an Anklet: An Epic of South India. The* Cilappatikaram *of Ilanko Atikal*, traducere de R. Parthasarathy, New York: Columbia University Press, 1993.

Imber, Colin, *The Ottoman Empire, 1300-1650: The Structure of Power*, New York:

Palgrave Macmillan, 2002.

Inalcik, Halil, „The Ottoman State: Economy and Society, 1300-1600", în *An Economic and Social History of the Ottoman Empire, 1300-1914*, ed. Halil Inalcik cu Donald Quataert, 1: 9-410, Cambridge: Cambridge University Press, 1994.

„The International Geographical Congress of 1895", *Geographical Journal*, 8 (1896), 290-294.

International Maritime Organization, *International Shipping and World Trade: Facts and Figures*. Londra: IMO Maritime Knowledge Centre, 2009.

International Maritime Organization, „List of IMO Conventions", http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Default.aspx.

International Maritime Organization, *SOLAS 1974: Brief History – List of Amendments to Date and Where to Find Them*, http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/HistoryofSOLAS.

International Military Tribunal, *Trial of the Major War Criminals Before the International Military Tribunal, Nuremberg*, vol. 17, *Proceedings, 25 June 1946 – 8 July 1946*, Nuremberg: n.p., 1948.

International Whaling Commission, „Whale Sanctuaries", http://iwcoffi ce.org/conservation/sanctuaries.htm.

Irwin, Geoffrey. *The Prehistoric Exploration and Colonisation of the Pacific*, Cambridge: Cambridge University Press, 1992.

Islam, Sirajul, Miah, Sajahan (eds.), „Trade and Commerce", http://banglapedia.search.com.bd/HT/T_0204.htm.

Israel, Jonathan Irvine, *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*, Oxford: Clarendon Press, 1989.

Isserlin, B.S.J. *et al.*, „The Canal of Xerxes: Investigations in 1993-4", *Annual of the British School at Athens*, 91 (1996), 329-340.

Ittersum, Martine Julia van, „Hugo Grotius in Context: Van Heemskerck's Capture of the *Santa Catarina* and *Its Justification in De Jure Praedae* (1604-1606)", *Asian Journal of Social Science*, 31 (2003), 511-548.

Jackson, Richard P., „From Profit-Sailing to Wage-Sailing: Mediterranean Owner-Captains and Their Crews During the Medieval Commercial Revolution", *Journal of European Economic History*, 18: 3 (1989), 605-628.

Jacq-Hergoualc'h, Michel, *The Malay Peninsula Crossroads of the Maritime Silk Road (100 BC – 1300 AD)*, Leiden: Brill, 2002.

Jados, Stanley S., *Consulate of the Sea and Related Documents*, University: University of Alabama Press, 1975.

James, Alan, „The Development of French Naval Policy: Richelieu's Early Aims and Ambitions", *French History*, 12: 4 (1998), 384-402.

James, Margery Kirkbride, Elspeth M. Veale (ed.), *Studies in the Medieval Wine Trade*, Oxford: Clarendon Press, 1971.

Jane, Cecil (ed.), *Select Documents Illustrating the Four Voyages of Columbus*, 2 vol., Londra: Hakluyt, 1930-1933.

Jay, Peter, *The Greek Anthology and Other Ancient Epigrams*, Harmondsworth: Penguin, 1981.

Jenkins, Nancy, *The Boat Beneath the Pyramid: King Cheops' Royal Ship*, New York: Holt, Rinehart & Winston, 1980.

Jenkins, R.J.H., „Cyprus Between Byzantium and Islam, AD 688-965", în *Studies Presented to D.M. Robinson*, ed. G.E. Mylonas, 2: 1006-1014, St. Louis: Washington University Press, 1953.

Jesch, Judith, „Who Was Wulfstan", în *Wulfstan's Voyage*, ed. Englert şi Trakadas, 29-36.

Johns, Anthony H., „Islam in Southeast Asia: Reflections and New Directions", *Indonesia*, 19 (1975), 33-55.

Johnson, Donald S., *Charting the Sea of Darkness: The Four Voyages of Henry Hudson*, New York: McGraw Hill, 1993.

Johnstone, Paul, *The Sea-craft of Prehistory*, Londra: Routledge & Kegan Paul, 1980.

Jones, Clement, *Pioneer Shipowners*, Liverpool: Journal of Commerce and Shipping Telegraph, 1935.

Jones, Gwyn, *A History of the Vikings*, New York: Oxford University Press, 1968.

Jones, Nicolette, *The Plimsoll Sensation: The Great Campaign to Save Lives at Sea*, Londra: Abacus, 2007.

Jonkers, A.R.T., „Sailing Directions", în *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*, ed. Hattendorf, 3: 457-463.

Jons, Hauke, „Ports and *Emporia* of the Southern Coast: From Hedeby to Usedom and Wolin", în *Wulfstan's Voyage*, ed. Englert şi Trakadas, 160-181.

Juvenal, *The Sixteen Satires*, traducere de Peter Green, Harmondsworth: Penguin, 1967.

Kalland, Arne, *Fishing Villages in Tokugawa Japan*, Honolulu: University of Hawai'i Press, 1995.

Kaminiates, John, *The Capture of Thessaloniki*, traducere de D. Frendo, A. Fotiou şi G. Bohlig, Perth: Australian Assoc. for Byzantine Studies, 2000.

Kaukiainen, Yrjo, „Coal and Canvas: Aspects of the Competition Between Steam and Sail, c. 1870-1914", în *Sail and Steam: Selected Maritime Writings of Yrjö Kaukiainen*, ed. Lars U. Scholl şi Merja-Liisa Hinkkanen, 113-128, St. John's, NL: International Maritime Economic History Assoc., 2004.

Kautilya, Kangle, R.P. (trad.), *The Kautiliya Arthasastra*, partea a II-a, ed. a II-a, Bombay: University of Bombay, 1972.

Keay, John, *The Honourable Company: A History of the English East India Company*, Londra: HarperCollins, 1995.

Keay, John, *India: A History*, New York: Grove, 2000.

Keith, Donald H., Buys, Christian J., „New Light on Medieval Chinese Seagoing Ship Construction", *IJNA*, 10 (1981), 119-132.

Kelly, Patrick J., *Tirpitz and the Imperial German Navy*, Bloomington: Indiana University Press, 2011.

Kemp, John, „The COLREGS and the *Princess Alice*", *Journal of Navigation*, 61 (2008), 271-281.

Kennedy, Paul M., „The Development of German Naval Operations Plans Against England, 1896-1914", în *The War Plans of the Great Powers, 1880-1914*, ed. Paul M. Kennedy, 171-198, Londra: Unwin Hyman, 1979.

Kennedy, Paul M., *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, Londra: Ashfield, 1987.

Kerner, Robert J., *The Urge to the Sea: The Course of Russian History – The Role of Rivers, Portages, Ostrogs, Monasteries and Furs*, Berkeley: University of California Press, 1942.

Khalilieh, Hassan S., *Admiralty and Maritime Laws in the Mediterranean Sea (ca. 800-1050):The Kitab Akriyat Al-Sufun Vis-à-Vis the Nomos Rhodion Nautikos*, Leiden: Brill, 2006.

Khalilieh, Hassan S., *Islamic Maritime Law: An Introduction*, Leiden: Brill, 1998.

Kim, H. Edward, Keith, Donald H., „A 14th-Century Cargo Makes Port at Last", *National Geographic*, 156: 2 (august 1979), 230-243.

Kim, Zae-Geun, „An Outline of Korean Shipbuilding History", *Korea Journal*, 29: 10 (octombrie 1989), 4-17.

King, Andrew L., „'John Harrison, Clockmaker at Barrow; Near Barton upon Humber; Lincolnshire': The Wooden Clocks, 1713-1730", în *The Quest for Longitude*, ed. Andrewes, 168-187.

King, Charles, *The Black Sea: A History*, New York: Oxford University Press, 2004.

Kirby, David, Hinkkanen, Merja-Liisa, *The Baltic and North Seas*, Londra: Routledge, 2000.

Kirch, Patrick Vinton, *On the Road of the Winds: An Archaeological History of the Pacific Islands Before European Contact*, Berkeley: University of California Press, 2000.

Klooster, Wim, *Illicit Riches*, Leiden: KITLV, 1998.

Knaap, Gerrit J., Sutherland, Heather, *Monsoon Traders*, Leiden: KITLV, 2004.

Knecht, Robert Jean, *Renaissance Warrior and Patron: The Reign of Francis I*, Cambridge: Cambridge University Press, 1994.

Knight, Roger, *The Pursuit of Victory: The Life and Achievement of Horatio Nelson*, New York: Basic Books, 2005.

Koeman, Cornelis, Schilder, Gunter, van Egmond, Marco *et al.*, „Commercial Cartography and Map Production in the Low Countries, 1500-ca. 1672", în *The History of Cartography*, vol. 3: *Cartography in the* Renaissance, ed. David Woodward, 1296-1383, Chicago: University of Chicago Press, 2007.

Kortepeter, Carl M., „Ottoman Imperial Policy and the Economy of the Black Sea Region in the Sixteenth Century", *JAOS*, 86: 2 (1966), 86-113.

Kowaleski, Maryann, „Commercialization of the Sea Fisheries in Medieval England and Wales", *International Journal of Maritime History*, 15: 2 (2005), 177-231.

Kramer, Samuel Noah, Maier, John R., *Myths of Enki, the Crafty God*, New York: Oxford University Press, 1989.

Kubiak, Wladyslaw B., „The Byzantine Attack on Damietta in 853 and the Egyptian Navy in the 9th Century", *Byzantion*, 40 (1970), 45-66.

Kuhrt, Amelie, *The Ancient Near East*, 2 vol., New York: Routledge, 1997.

Kulkarni, A.R., „Marathas and the Sea", în *Maritime Heritage of India*, ed. K.S. Behera, 206-213, New Delhi: Aryan Books, 1999.

Kulke, Hermann, „The Naval Expeditions of the Cholas", în *Nagapattinam to Suvarnadvipa*, ed. Kulke, Kesavapany şi Sakhuja, 1-19.

Kulke, Hermann, Kesavapany, K., Sakhuja, Vijay (eds.), *Nagapattinam to Suvarnadvipa: Reflections on the Chola Naval Expeditions to Southeast Asia*, Singapore: ISEAS, 2009.

Kuwabara, Jitsuzo, „On P'u Shou-keng, a Man of the Western Regions, Who Was Superintendent of the Trading Ships Office in Ch'uan-chou Towards the End of the Sung Dynasty", *Memoirs of the Research Department of the Toyo Bunko*, 2 (1928), 1-79.

Labaree, Benjamin Woods, *The Boston Tea Party*, New York: Oxford University Press, 1964.

Laiou, Angeliki E., „Byzantine Traders and Seafarers", în *The Greeks and the Sea,* ed. Spyros Vryonis, Jr., 79-96, New Rochelle: Caratzas, 1992.

Lambert, Andrew, *Battleships in Transition: The Creation of the Steam Battlefleet, 1815-1860*, Londra: Conway Maritime, 1984.

Lambert, Andrew, *The Crimean War: British Grand Strategy Against Russia, 1853-56*, Manchester, UK: Manchester University Press, 1990.

Lambert, Andrew, Warrior*: Restoring the World's First Ironclad*, Londra: Conway Maritime, 1987.

Landstrom, Bjorn, *Ships of the Pharaohs: 4,000 Years of Egyptian Shipbuilding*, New York: Doubleday, 1970.

Lane, Frederic C., „The Crossbow in the Nautical Revolution of the Middle Ages", în *Economy, Society, and Government in Medieval Italy: Essays in Memory of Robert L. Reynolds*, ed. David Herlihy, Robert S. Lopez şi Vsevolod Slessarev, 35-41, Kent: Kent State University Press, 1969.

Lane, Frederic C., „The Economic Meaning of the Invention of the Compass", *American Historical Review*, 68: 3 (1963), 605-617.

Lane, Frederic C., „The Economic Meaning of War and Protection", în *Venice and History: The Collected Papers of Frederic C. Lane*, ed. Fernand Braudel *et al.*, 383-398, Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1966.

Lane, Frederic C., „The Mediterranean Spice Trade: Its Revival in the Sixteenth Century", în *Venice and History: The Collected Papers of Frederic C. Lane*, 25-35, Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1966.

Lane, Frederic C., *Ships for Victory: A History of Shipbuilding Under the United States Maritime Commission in World War II*, Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1951.

Lane, Frederic C., „Venetian Shipping During the Commercial Revolution", *American Historical Review*, 38: 2 (1933), 219-239.

Lane, Frederic C., *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*, 1934; reprint, Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1992.

Lane, Frederic C., *Venice: A Maritime Republic*, Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1973.

Lane, Kris E., *Pillaging the Empire: Piracy in the Americas, 1500-1750*, Armonk, NY: M.E. Sharpe, 1998.

Lapidge, Michael (ed.), *Blackwell Encyclopaedia of Anglo-Saxon England*, Oxford: Blackwell, 1999.

Larson, Laurence Marcellus (trad.), *The King's Mirror*, New York: American-Scandinavian Foundation, 1917.

Las Casas, Bartolome de, *Las Casas on Columbus: Background and the Second and Fourth Voyages*, traducere de Nigel Griffin, Repertorium Columbianum 7, Turnhout, Belgium: Brepols, 1999.

Lavery, Brian, *The Ship of the Line: The Development of the Battlefleet, 1650-1850*, Londra: Conway Maritime, 2003.

Lazenby, J.F., „Diekplous", *Greece and Rome*, seria a II-a, 34: 2 (1987), 169-177.

Leamon, James S., *Revolution Downeast: The War for American Independence in Maine*, Amherst: University of Massachusetts Press, 1993.

Lebecq, Stéphane, *Marchands et navigateurs frisons du haut Moyen Age*, Lille, France: Presses Universitaires de Lille, 1983.

Lebecq, Stéphane, „The Northern Seas: (Fifth to Eighth Centuries)", în *The New Cambridge Medieval History*, vol. 1, *c. 500-c. 700*, ed. Paul Fouracre, 639-660, Cambridge: Cambridge University Press, 1995.

Lee, Edwin, *Singapore: The Unexpected Nation*, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2008.

Lee, Kenneth B., *Korea and East Asia: The Story of a Phoenix*, Westport: Praeger, 1997.

Lee, Ki-baek, *A New History of Korea*, traducere de Edward W. Wagner, Cambridge: Harvard-Yenching Institute, 1984.

Leighton, Richard M., Coakley, Robert W., *Global Logistics and Strategy*, 2 vol., 1955; reprint, Washington: Center of Military History, 1995.

Leitholdt, Eva, Zielhofer, Christoph, Berg-Hobohm, Stefanie *et al.*, „*Fossa Carolina*: The First Attempt to Bridge the Central European Watershed – A Review, New Findings, and Geoarchaeological Challenges", *Geoarchaeology*, 27: 1 (2012), 88-104.

Lend-Lease Act, Public Law 77–11, 77th Cong., 1st sess. (11 martie 1941).

Leshnik, Lawrence S., „The Harappan 'Port' at Lothal: Another View", în *Ancient Cities of the Indus*, ed. Gregory L. Possehl, 203-211, Durham: Carolina Academic Press, 1979.

Levi, Sylvain, „Manimekhala, a Divinity of the Sea", *Indian Historical Quarterly*, 6: 4 (1930), 597-614.

Levinson, Marc, *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, Princeton: Princeton University Press, 2006.

Levy, Howard S., *Biography of Huang Ch'ao*, traducere de Howard S. Levy, Berkeley: University of California Press, 1955.

Lewis, Archibald R., „Northern European Sea Power and the Straits of Gibraltar, 1031-1350 AD", în *Order and Innovation in the Middle Ages: Essays in Honor of Joseph R. Strayer*, ed. William C. Jordan, Bruce McNab şi Teofilo F. Ruiz, 139-164, Princeton: Princeton University Press, 1976.

Lewis, David, *We, the Navigators: The Ancient Art of Landfinding in the Pacific*, ed. a II-a, Honolulu: University of Hawai'i Press, 1994.

Li Guo-Qing, „Archaeological Evidence for the Use of *'Chu-nam'* on the 13th Century Quanzhou Ship, Fujian Province, China", *IJNA*, 18: 4 (1989), 277-283.

Li Tana, „A View from the Sea: Perspectives on the Northern and Central Vietnamese Coast", *JSEAS*, 37: 1 (2006), 83-102.

Lieberman, Victor, *Strange Parallels: Southeast Asia in Global Context, c. 800-1830*, 2 vol., Cambridge: Cambridge University Press, 2003-2009.

Lien-sheng Yang, *Money and Credit in China: A Short History*, Cambridge: Harvard University Press, 1952.

Linden, H. Vander, „Alexander VI and the Demarcation of the Maritime and Colonial Domains of Spain and Portugal, 1493-1494", *American Historical Review*, 22: 1 (1916), 1-20.

Linschoten, Jan Huyghen van, *The Voyage of John Huyghen van Linschoten to the East Indies*, ed. Arthur Coke Burnell şi P.A. Tiele, 2 vol., Londra: Hakluyt, 1885.

Lipke, Paul, *The Royal Ship of Cheops: A Retrospective Account of the Discovery, Restoration and Reconstruction. Based on Interviews with Hag Ahmed Youssef Moustafa*, Oxford: British Archaeological Reports, 1984.

Liritzis, Veronica McGeehan, „Seafaring, Craft and Cultural Contact in the Aegean

During the 3rd Millennium BC", *IJNA*, 17: 3 (1988), 237-256.

Livy, *Rome and Italy: Books 6 to 10*, traducere de Betty Radice, New York: Penguin, 1982.

Livy, *Rome and the Mediterranean: Books 31-45*, traducere de Henry Bettenson, New York: Penguin, 1976.

Lloyd, Alan B., „Necho and the Red Sea: Some Considerations", *Journal of Egyptian Archaeology*, 63 (1977): 142-155.

Lloyd, Christopher, „Victualling of the Fleet in the Eighteenth and Nineteenth Centuries", în *Starving Sailors: The Influence of Nutrition upon Naval and Maritime History*, ed. J. Watt, E.J. Freeman şi W.F. Bynum, 9-15, Londra: National Maritime Museum, 1981.

Lo Jung-Pang, „Chinese Shipping and East-West Trade from the Tenth to the Fourteenth Century", în *Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'Océan Indien: actes du huitième Colloque international d'histoire maritime (Beyrouth, 5-10 septembre 1966)*, ed. Michel Mollat, 167-175, Paris: S.E.V.P.E.N., 1970.

Lo Jung-Pang, „Controversy over Grain Conveyance During the Reign of Qubilai Qaqn, 1260-94", *Far Eastern Quarterly*, 13: 3 (1954), 262-285.

Lo Jung-Pang, „The Decline of the Early Ming Navy", *Oriens Extremus*, 5 (1958), 149-168.

Lo Jung-Pang, „The Termination of the Early Ming Naval Expeditions", în *Papers in Honour of Professor Woodbridge Bingham, a Festchrift for His Seventy-Fifth Birthday*, ed. James B. Parson, San Francisco: Chinese Materials Center, 1976.

Lockhart, James, Otte, Enrique, *Letters and People of the Spanish Indies, Sixteenth Century*, Cambridge: Cambridge University Press, 1976.

LoGerfo, James W., „Sir William Dolben and 'The Cause of Humanity': The Passage of the Slave Trade Regulation Act of 1788", *Eighteenth-Century Studies*, 6: 4 (1973), 431-451.

Lombard, Maurice, „Arsenaux et bois de marine dans la Méditerranée musulmane (VIIe-XIe siècle)", în *Le navire et l'économie maritime du Moyen-Age au XVIIIe siècle principalement en Méditerranée*, ed. M. Mollat, 53-106, Paris: S.E.V.P.E.N., 1958.

Longnaker, J.L., „History of Insurance Law", *Insurance Law Journal*, 477 (1962), 644-646.

Lopez, Robert S., „Back to Gold, 1252", *Economic History Review*, serie nouă, 9: 2 (1956), 219-240.

Lopez, Robert S., *The Commercial Revolution of the Middle Ages, 950-1350*, Cambridge: Cambridge University Press, 1976.

Lopez, Robert S., „European Merchants in the Medieval Indies: The Evidence of Commercial Documents", *Journal of Economic History*, 3: 2 (1943), 164-184.

Lopez, Robert S., „Majorcans and Genoese on the North Sea Route in the 13th Century", *Revue belge de philologie et d'histoire*, 29 (1951), 1163-1179.

Lord, Henry, *A Display of Two Forraigne Sects in the East Indies: Vizt: The Sect of the Banians the Ancient Natiues of India and the Sect of the Persees the Ancient Inhabitants Of Persia*, Londra: Francis Constable, 1630.

Louisiana Department of Transportation and Development, LOOP Program, http://www.dotd.louisiana.gov/programs_grants/loop/.

Lowe, William C., „Confederate Naval Strategy: Letters of Marque”, http://ehistory.osu.edu/uscw/features/articles/0005/privateers.cfm.

Lu, David J., *Japan: A Documentary History*, Armonk, NY: M.E. Sharpe, 1997.

Lucian, „The Ship or the Wishes”, în *Lucian*, traducere de K. Kilburn (vol. 6), Cambridge: Harvard University Press, 1959.

Lyman, John, „Register Tonnage and Its Measurement”, 2 părţi, *American Neptune*, 5 (1945), 223-234, 311-325.

Ma Huan, *Ying-yai Sheng-lan: The Overall Survey of the Ocean's Shores [1433]*, traducere de J.V.G. Mills, 1970; reprint, Bangkok: White Lotus, 1997.

Maber, John M., „Nordenfelt Submarines”, *Warship*, 8 (1984), 218-225.

Macdougall, Norman, „The Greattest Scheip That Ewer Saillit in Ingland or France”, în *Scotland and War, AD 79-1918*, 36-60, Savage, MD: Barnes & Noble, 1991.

MacLeod, Roy M., „Social Policy and the 'Floating Population': The Administration of the Canal Boats Acts, 1877-1899”, *Past and Present*, 35 (1966), 101-132.

Madariaga, Isabel de, *Catherine the Great: A Short History*, New Haven: Yale University Press, 1990.

Magnusson, Magnus, *The Vikings*, Stroud, UK: Tempus, 2000.

Magnusson, Magnus, Palsson, Hermann (trad.), *The Vinland Sagas: The Norse Discovery of America (Graenlendinga Saga and Eirik's Saga)*, Baltimore: Penguin, 1965.

Magnusson, Sigurdur A., *Northern Sphinx: Iceland and the Icelanders from the Settlement to the Present*, Reykjavik: English Bookshop, 1977.

Magra, Christopher, *The Fisherman's Cause: Atlantic Commerce and Maritime Dimensions of the American Revolution*, New York: Cambridge University Press, 2009.

Mahan, Alfred Thayer, *The Influence of Sea Power upon History, 1600-1783*, ediţia a V-a, 1894; reprint, New York: Dover, 1987.

Mahan, Alfred Thayer, „The United States Looking Outward”, *Atlantic Monthly*, 66 (decembrie 1809): 816-824, http://www.theatlantic.com/doc/189012/mahan-outward.

Major, John, „The Navy Plans for War”, în *In Peace and War: Interpretations of American Naval History, 1775-1984*, ed. Kenneth J. Hagan, 237-262, ediţia a II-a, Westport: Greenwood, 1984.

Mak, James, Walton, Gary M., „Steamboats and the Great Productivity Surge in River Transportation”, *Journal of Economic History*, 32: 3 (1972), 619-640.

Makrypoulias, Christos G., „Byzantine Expeditions against the Emirate of Crete, c. 825-949”, *Graeco-Arabica*, 7-8 (2000), 347-362.

Malone, Joseph J., *Pine Trees and Politics: The Naval Stores and Forest Policy in Colonial New England, 1691-1775*, Seattle: University of Washington Press, 1964.

Mancke, Elizabeth, „Early Modern Expansion and the Politicization of Oceanic Space”, *Geographical Review*, 89: 2 (1999), 225-236.

Manguin, Pierre-Yves, „The Archaeology of Early Maritime Polities of Southeast Asia”, în *Southeast Asia from Prehistory to History*, ed. Ian C. Glover şi Peter Bellwood, 282-313, Londra: RoutledgeCurzon, 2004.

Manguin, Pierre-Yves, „The Southeast Asian Ship: An Historical Approach”, *JSEAS*, 11: 2

(1980), 266-276.

Manguin, Pierre-Yves, „Southeast Asian Shipping in the Indian Ocean During the First Millennium AD", în *Tradition and Archaeology: Early Maritime Contacts in the Indian Ocean*, ed. Himanshu Prabha Ray şi Jean-Francois Salles, 181-197, New Delhi: Manohar, 1999.

Manguin, Pierre-Yves, „Trading Ships of the South China Sea", *JESHO*, 36: 3 (1993), 253-280.

Mann, Charles C., *1491: New Revelations of the Americas Before Columbus*, New York: Knopf, 2005.

Manning, Patrick, *Navigating World History (Historians Create a Global Past)*, New York: Palgrave Macmillan, 2003.

Manu, *The Laws of Manu*, traducere de Wendy Doniger şi Brian K. Smith, Harmondsworth: Penguin, 1991.

Marcus, G.J., *The Conquest of the North Atlantic*, Woodbridge, UK: Boydell, 1980.

Margariti, Roxani Eleni, *Aden and the Indian Ocean Trade: 150 Years in the Life of a Medieval Arabian Port*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2007.

Mariners' Museum, *Aak to Zumbra: A Dictionary of the World's Watercraft*, ed. Beverly McMillan, Susannah Livingston şi Susan Beaven Rutter, Newport News, VA: Mariners' Museum, 2000.

Marsden, Peter, *A Ship of the Roman Period: From Blackfriars, in the City of London*, Londra: Guildhall Museum, 1967.

Marshall, P.J., „The English in Asia to 1700", în *The Oxford History of the British Empire*, vol. 1: *The Origins of Empire*, ed. Nicholas Canny, 264-285, Oxford: Oxford University Press, 1998.

Marshall, P.J., „Introduction", în *Oxford History of the British Empire*, vol. 2: *The Eighteenth Century*, 1-27, Oxford: Oxford University Press, 1998.

Martin, Colin, Parker, Geoffrey, *The Spanish Armada*, Manchester, UK: Manchester University Press, 1999.

Mason, David J.P., *Roman Britain and the Roman Navy*, Stroud, UK: Tempus, 2003.

Massarella, Derek, „The Jesuits and Japan", în *Vasco da Gama and the Linking of Europe and Asia*, ed. Anthony Disney şi Emily Booth, 233-247, New Delhi: Oxford University Press, 2000.

Masterson, Daniel M., Sayaka Funada, „The Japanese in Peru and Brazil: A Comparative Perspective", în *Mass Migration to Modern Latin America*, ed. Samuel L. Bailey şi Eduardo Jose Miguez, 113-136, Wilmington: Scholarly Resources, 2003.

Mathew, Kuzhippalli Skaria, *Portuguese Trade with India in the Sixteenth Century*, New Delhi: Manohar, 1983.

Matthew, Donald, *The Norman Kingdom of Sicily*, Cambridge: Cambridge University Press, 1992.

Maury, Matthew Fontaine, *Steam-lanes Across the Atlantic*, Washington, DC, 1872.

Maxtone-Graham, John, Normandie*: France's Legendary Art Deco Ocean Liner*, New York: Norton, 2007.

Maxtone-Graham, John, *The Only Way to Cross*, New York: Macmillan, 1972.

McCormick, Michael, *Origins of the European Economy: Communications and Commerce, AD 300-900*, Cambridge: Cambridge University Press, 2001.

McGhee, Robert, „Epilogue: Was There Continuity from Norse to Post-Medieval Explorations of the New World?", în *Contact, Continuity, and Collapse: The Norse Colonization of the North Atlantic*, ed. James H. Barett, 239-248, Turnhout: Brepols, 2003.

McGrail, Sean, „Boats and Boatmanship in the Southern North Sea and Channel", în *Maritime Celts, Frisians and Saxons*, ed. Sean McGrail, 32-48, Londra: Council for British Archaeology, 1990.

McGrail, Sean, *Boats of the World from the Stone Age to Medieval Times*, Oxford: Oxford University Press, 2001.

McGrail, Sean, „Romano-Celtic Boats and Ships: Characteristic Features", *IJNA*, 24: 2 (1995), 139-145.

McGregor, Malcolm F., *The Athenians and Their Empire*, Vancouver: University of British Columbia Press, 1987.

McPhee, John A., *The Survival of the Bark Canoe*, New York: Farrar, Straus & Giroux, 1975.

McPherson, Kenneth, *The Indian Ocean: A History of People and the Sea*, New Delhi: Oxford University Press, 1993.

Meiggs, Russell, *Trees and Timber in the Ancient Mediterranean World*, Oxford: Clarendon Press, 1982.

Merwin, Douglas, „Selections from *Wen-wu* on the Excavation of a Sung Dynasty Seagoing Vessel in Ch'uan-chou", *Chinese Sociology and Anthropology*, 9 (primăvara 1977), 3-106.

Meurer, Peter H., „Cartography in the German Lands, 1450-1650", în *The History of Cartography*, vol. 3: *Cartography in the Renaissance*, ed. David Woodward, 1172-1245, Chicago: University of Chicago Press, 2007.

Middleton, Neil, „Early Medieval Port Customs, Tolls and Controls on Foreign Trade", *Early Medieval Europe*, 13: 4 (2005), 313-358.

Miguez, Eduardo Jose, „Introduction: Foreign Mass Migration to Latin America in the Nineteenth and Twentieth Centuries", în *Mass Migration to Modern Latin America*, ed. Samuel L. Bailey şi Eduardo Jose Miguez, xiii-xxv, Wilmington: Scholarly Resources, 2003.

Miksic, John N., *Borobudur: Golden Tales of the Buddha*, Singapore: Periplus, 1990.

Miller, David E., „Maritime Fur Trade Rivalry in the Pacific Northwest", *Historian* (1959), 392-408.

Miller, Edward S., *War Plan Orange: The US Strategy to Defeat Japan, 1897-1945*, Annapolis: Naval Institute, 2007.

Miller, Nathan, *War at Sea: A Naval History of World War II*, New York: Oxford University Press, 1996.

Millett, Paul, „Maritime Loans and the Structure of Credit in Fourth-Century Athens", în

Trade in the Ancient Economy, ed. Peter Garnsey, Keith Hopkins şi C.R. Whittaker, 36-52, Berkeley: University of California Press, 1983.

Milne, Gustav, „Maritime Traffic Between the Rhine and Roman Britain: A Preliminary Note", în *Maritime Celts, Frisians and Saxons*, ed. McGrail, 82-85.

Mitsusada, Inoue, împreună cu Delmer M. Brown, „The Century of Reform", în *The Cambridge History of Japan,* ed. Brown, 1: 163-220.

Mittelberger, Gottlieb, *Journey to Pennsylvania*, Cambridge: Belknap, 1960.

Montet, Pierre, *Everyday Life in Egypt in the Days of Ramesses the Great*, traducere de A.R. Maxwell-Hyslop şi Margaret S. Drower, 1958; reprint, Westport: Greenwood, 1974.

Mookerji, Radhakumud, *Indian Shipping: A History of the Sea-Borne Trade and Maritime Activity of the Indian from the Earliest Times*, Londra: Longmans, Green, 1912.

Morgan, Robert J., „Des Barres, Joseph Frederick Wallet", *Dictionary of Canadian Biography Online*, www.biographi.ca/009004-119.01-e.php?BioId=36955.

Morison, Samuel Eliot, *The European Discovery of America: The Northern Voyages, AD 500-1600*, New York: Oxford University Press, 1971.

Morison, Samuel Eliot, *Maritime History of Massachusetts, 1783-1860*, Boston: Houghton Mifflin, 1941.

Morison, Samuel Eliot, *„Old Bruin", Commodore Matthew C. Perry, 1794-1858*, Boston: Little, Brown, 1967.

Morison, Samuel Eliot, *Samuel de Champlain: Father of New France*, Boston: Houghton Mifflin, 1972.

Morison, Samuel Eliot, *The Two-Ocean War: A Short History of the United States Navy in the Second World War*, Boston: Little, Brown, 1963.

Morison, Samuel Eliot, Commager, Henry Steele, Leuchtenberg, William, *A Concise History of the American Republic*, New York: Oxford University Press, 1979.

Morrison, J.S., Coates, J.F., *The Athenian Trireme: The History and Reconstruction of an Ancient Greek Warship*, New York: Cambridge University Press, 1986.

Moseley, Michael Edward, *The Incas and Their Ancestors: The Archaeology of Peru*, Londra: Thames & Hudson, 1992.

Moseley, Michael Edward, *The Maritime Foundations of Andean Civilization*, Menlo Park, CA: Cummings, 1975.

Mote, F.W., *Imperial China: 900-1800*, Cambridge: Harvard University Press, 1999.

Mott, Lawrence V., *The Development of the Rudder: A Technological Tale*, College Station: Texas A & M University Press, 1997.

Mott, Lawrence V., *Sea Power in the Medieval Mediterranean: The Catalan-Aragonese Fleet in the War of the Sicilian Vespers*, Gainesville: University Press of Florida, 2003.

Moya, Jose C., „Spanish Emigration to Cuba and Argentina", în *Mass Migration to Modern Latin America*, ed. Samuel L. Bailey şi Eduardo Jose Miguez, 9-28, Wilmington: Scholarly Resources, 2003.

Mukund, Kanakalatha, *Trading World of the Tamil Merchant: Evolution of Merchant Capitalism in the Coromandel*, Chennai, India: Orient Longman, 1999.

Mullen, Michael, „Remarks as Delivered for the 17th International Seapower Symposium, Naval War College, Newport, RI, September 21, 2005", http://www.navy.mil/navydata/cno/mullen/speeches/mullen050921.txt.

Muller, F. Max (ed.), *Sacred Books of the East*, 50 vol., Oxford: Clarendon Press, 1879-1910.

Muqaddasi, Muhammad ibn Ahmad al-, *The Best Divisions for Knowledge of the Regions: A Translation of Ahsan al-Taqasim fi Marifat al-Aqalim*, traducere de Basil Anthony Collins, Reading, UK: Centre for Muslim Contribution to Civilisation/Garnet, 1994.

Murat, Ines, *Colbert*, Charlottesville: University Press of Virginia, 1984.

Murfett, Malcolm, *Naval Warfare, 1919-1945: An Operational History of the Volatile War at Sea*, Londra: Routledge, 2009.

Murphey, Rhoads, *The Outsiders: The Western Experience in India and China*, Ann Arbor: University of Michigan Press, 1977.

Murray, Oswyn, *Early Greece*, ediţia a II-a, Cambridge: Harvard University Press, 1993.

Nader, Helen, *Rights of Discovery: Christopher Columbus's Final Appeal to King Fernando. Facsimile, Transcription, Translation and Critical Edition of the John Carter Brown Library's Spanish Codex I*, Providence: John Carter Brown Library, 1992.

Naji, Abdel Jabbar, „Trade Relations Between Bahrain and Iraq in the Middle Ages: A Commercial and Political Outline", în *Bahrain Through the Ages: The History*, ed. Abdullah bin Khalid al-Khalifa şi Michael Rice, 423-444, Londra: Kegan Paul, 1991.

Nasir-i Khusraw, *Book of Travels [Safarnama]*, traducere de Wheeler M. Thackston, Costa Mesa, CA: Mazda, 2001.

National Maritime Museum learning team, „Ships, Seafarers and Life at Sea", http://www.nmm.ac.uk/explore/sea-and-ships/facts/ships-and-seafarers/load-lines.

National Research Council, *Crew Size and Maritime Safety*, Washington: National Academy, 1990. http://www.nap.edu/openbook.php?record_id=1620&page=R1.

Navin, Thomas R., Sears, Marian V., „A Study in Merger: Formation of the International Mercantile Marine", *Business History Review*, 28: 4 (1954), 291-328.

Needham, Joseph, Wang Ling, *Science and Civilisation in China*, vol. 3: *Mathematics and the Sciences of the Heavens and Earth*, Cambridge: Cambridge University Press, 1959.

Needham, Joseph, împreună cu Wang Ling şi Kenneth Robinson, *Science and Civilisation in China*, vol. 4: *Physics and Physical Technology*, partea I: „Physics", Cambridge: Cambridge University Press, 1962.

Needham, Joseph, împreună xu Wang Ling şi Lu Gwei-djen, *Science and Civilisation in China*, vol. 4: *Physics and Physical Technology*, partea a III-a: „Civil Engineering and Nautics", Cambridge: Cambridge University Press, 1971.

Needham, Joseph, Ping-Yu Ho, Gwei-djen Lu, Ling Wang, *Science and Civilisation in China*, vol. 5: *Chemistry and Chemical Technology*, partea a VII-a: „Military Technology: The Gunpowder Epic", Cambridge: Cambridge University Press, 1986.

Nester, William R., *The Great Frontier War: Britain, France, and the Imperial Struggle for North America, 1607-1755*, Westport: Greenwood, 2000.

New York Maritime Register, *Nihongi: Chronicles of Japan from the Earliest Times to AD*

697, traducere de W.G. Aston, 1924; reprint, Rutland, VT: Tuttle, 1972.
Oakley, Stewart, *A Short History of Denmark*, New York: Praeger, 1972.
O'Brian, Patrick, *Joseph Banks: A Life*, Boston: Godine, 1993.
O'Connell, D.P., *Richelieu*, Cleveland: World, 1968.
O'Connor, David, „Boat Graves and Pyramid Origins: New Discoveries at Abydos", *Expedition*, 33: 3 (1991), 5-17.
Ó Corrain, Donnchadh, „Vikings in Ireland and Scotland in the Ninth Century", *Peritia*, 12 (1998), 296-339.
Oddr Snorrason, Andersson, Theodore Murdock, *The Saga of Olaf Tryggvason*, Ithaca: Cornell University Press, 2003.
O'Donnell, E., *Ship Ablaze: The Tragedy of the Steamboat* General Slocum, New York: Broadway, 2003.
Oleson, John Peter, „The Technology of Roman Harbors", *IJNA*, 17: 2 (1988), 147-157.
Olsen, Olaf, Crumlin-Pedersen, Ole, *Five Viking Ships from Roskilde Fjord*, Copenhaga: National Museum, 1978.
Olsen, Wallace M., *Through Spanish Eyes: The Spanish Voyages to Alaska, 1774-1792*, Auke Bay, AK: Heritage Research, 2002.
Oppenheim, A. Leo, „The Seafaring Merchants of Ur", în *Ancient Cities of the Indus*, ed. Gregory L. Possehl, 155-163, Durham: Carolina Academic Press, 1979.
Ostrogorsky, George, *History of the Byzantine State*, New Brunswick: Rutgers University Press, 1957.
Ouyang Xiu, *Biography of Huang Chao*, traducere de Howard S. Levy, Berkeley: University of California Press, 1955.
Pack, James, *Nelson's Blood: The Story of Naval Rum*, Stroud, UK: Sutton, 1995.
Padfield, Peter, *Maritime Supremacy*, Woodstock, NY: Overlook, 2000.
Padfield, Peter, *Tide of Empires: Decisive Naval Campaigns in the Rise of the West*, vol. 1: *1481-1654*, Londra: Routledge & Kegan Paul, 1979.
Page, Thomas W., „The Transportation of Immigrants and Reception Arrangements in the Nineteenth Century", *Journal of Political Economy*, 19: 9 (1911), 732-749.
Paine, Lincoln P., *Down East: A Maritime History of Maine*, Gardiner, ME: Tilbury House, 2000.
Paine, Lincoln P., „A *Pax* upon You: Preludes and Perils of American Imperialism", *Clio's Psyche*, 10:3 (decembrie 2003), 91-97.
Paine, Lincoln P., *Ships of the World: An Historical Encyclopedia*, Boston: Houghton Mifflin, 1997.
Paine, S.C.M., *The Sino-Japanese War of 1894-1895: Perceptions, Power, and Primacy*, New York: Cambridge University Press, 2003.
Palmer, Alan, *The Baltic: A New History of the Region and Its People*, New York: Overlook, 2005.
Parker, Geoffrey, „Lepanto", în *The Reader's Companion to Military History*, ed. Robert Cowley şi Geoffrey Parker, Boston: Houghton Mifflin, 1996.
Parry, J.H., *The Establishment of the European Hegemony, 1415-1715: Trade and*

Exploration in the Age of the Renaissance, New York: Harper & Row, 1961.

Paselk, Richard A., „Navigational Instruments: Measurement of Altitude", în *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*, ed. Hattendorf, 3: 29-42.

Pastor, Xavier, *The Ships of Christopher Columbus:* Santa Maria, Nina, Pinta, Annapolis: Naval Institute, 1992.

Patai, Raphael, *The Children of Noah: Jewish Seafaring in Ancient Times*, Princeton: Princeton University Press, 1998.

Pausanias, *Description of Greece*, traducere de W.H.S. Jones, 5 vol., Cambridge: Harvard University Press, 1918-1971.

Paviot, Jacques, „Trade Between Portugal and the Southern Netherlands in the 16th Century", în *Rivalry and Conflict: European Traders and Asian Trading Networks in the 16th and 17th Centuries*, ed. Ernst van Veen şi Leonard Blussé, 24-34, Leiden: CNWS, 2005.

Peacock, David, Blue, Lucy (eds.), *Myos Hormos-Quseir al-Qadim: Roman and Islamic Ports on the Red Sea*, vol. 1: *Survey and Excavations, 1999-2003*, Oxford: Oxbow, 2006.

Peacock, David, Peacock, Andrew, „The Enigma of 'Aydhab: A Medieval Islamic Port on the Red Sea Coast", *IJNA*, 37: 1 (2008), 32-48.

Pearson, Michael N., *The Indian Ocean*, Londra: Routledge, 2003.

Pearson, Michael N., „Introduction", în *India and the Indian Ocean, 1500-1800*, ed. Ashin Das Gupta şi M.N. Pearson, 1-24, Calcutta: Oxford University Press, 1987.

Pennell, C.R. (ed.), *Bandits at Sea: A Pirates Reader*, New York: New York University Press, 2001.

Penrose, Charles, *1838 April Fourth 1938: A Century of Atlantic Steam Navigation*, Princeton: Newcomen Society, 1938.

Pepys, Samuel, *The Diary of Samuel Pepys: A New and Complete Transcription*, ed. Robert Latham şi William Matthews, 11 vol., Berkeley: University of California Press, 1970-1983.

Pérez-Mallaína, Pablo E., *Spain's Men of the Sea: Daily Life on the Indies Fleets in the Sixteenth Century*, traducere de Carla Rahn Phillips, Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1998.

Perruso, Richard, „The Development of the Doctrine of *Res Communes* in Medieval and Early Modern Europe", *Tijdschrift voor Rechstgeschiedenis*, 70 (2002), 69-93.

Peterson, C.A., „Court and Province in Mid-and Late T'ang", în *The Cambridge History of China*, vol. 3: *Sui and T'ang China, 589-906*, ed. Denis Twitchett, 464-560, Cambridge: Cambridge University Press, 1979.

Peterson, C.A., „Old Illusions and New Realities: Sung Foreign Policy, 1217-1234", în *China Among Equals: The Middle Kingdom and Its Neighbors, 10th-14th Centuries*, ed. Morris Rossabi, 204-239, Berkeley: University of California Press, 1983.

Petrie, Donald A., *The Prize Game: Lawful Looting on the High Seas in the Days of Fighting Sail*, Annapolis: Naval Institute, 1999.

Petrow, Richard, *In the Wake of* Torrey Canyon, New York: David McKay, 1968.

Pett, Phineas, *The Autobiography of Phineas Pett*, ed. W.G. Perrin, Londra: Navy Records

Society, 1918.

Phillips, Carla Rahn, „The Galleon", în *Cogs, Caravels and Galleons*, ed. Gardiner şi Unger, 98-114.

Phillips, Carla Rahn, „Iberian Ships and Shipbuilding in the Age of Discovery", în *Maritime History*, vol. 1: *The Age of Discovery*, ed. John B. Hattendorf, 215-238, Malabar, India: Krieger, 1996.

Phillips, Carla Rahn, *Six Galleons for the King of Spain: Imperial Defense in the Early Seventeenth Century*, Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1986.

Phillips, E.J., *The Founding of Russia's Navy: Peter the Great and the Azov Fleet, 1688-1714*, Westport: Greenwood, 1993.

Phillips, William D., Jr., Rahn Phillips, Carla, *The Worlds of Christopher Columbus*, Cambridge: Cambridge University Press, 1992.

Picard, Christophe, „*Bahriyyun*, émirs et califes: l'origine des équipages des flottes musulmanes en Méditerranée occidentale (VIIIe-Xe siècle)", *Medieval Encounters*, 13 (2007), 413-451.

Picard, Christophe, *L'Océan Atlantique Musulman de la conquête arabe à l'époque almohade: Navigation et mise en valeur des cotes d'al-Andalus et du Maghreb occidental (Portugal-Espagne-Maroc)*, Paris: Maisonneuve & Larose/Editions UNESCO, 1997.

Pierce, Richard, „After 5,000 Year Voyage, World's Oldest Built Boats Deliver: Archeologists' First Look Confirms Existence of Earliest Royal Boats at Abydos", www.abc.se/~m10354/mar/abydos.htm.

Pigafetta, Antonio, Robertson, James Alexander, *Magellan's Voyage Around the World*, Cleveland: Clark, 1906.

Pilgrim, Donald, „The Colbert-Seignelay Naval Reforms and the Beginnings of the War of the League of Augsburg", *French Historical Studies*, 9: 2 (1975), 235-262.

Pires, Tomé, *The Suma Oriental of Tomé Pires: An Account of the East, from the Red Sea to Japan, Written in Malacca and India in 1512-1515*, traducere de Armando Cortesão, 2 vol., Londra: Hakluyt, 1944.

„Pius Mau Piailug, Master Navigator, Died on July 12th, Aged 78", *The Economist* (24 iulie 2010), 84.

Planhol, Xavier de, *L'Islam et la mer: La mosquée et le matelot VIIe-XXe siècle*, Paris: Perrin, 2000.

Plato, *The Collected Dialogues of Plato*, ed. Edith Hamilton şi Huntington Cairns, 1225-1513, New York: Pantheon, 1961.

Pliny the Elder, *Natural History*, traducere de H. Rackham, 10 vol., Cambridge: Harvard University Press, 1938-1963.

Plutarch, *Plutarch's Lives*, traducere de P. Bernadotte, 11 vol., Cambridge: Harvard University Press, 1967.

Polanyi, Karl, „Ports of Trade in Early Societies", *Journal of Economic History*, 23: 1 (1963), 30-45.

Polo, Marco, *The Travels*, traducere de Ronald Latham, New York: Penguin, 1958.

Polybius, *The Histories*, traducere de W.R. Paton, 6 vol., Cambridge: Harvard University Press, 1975.

Polybius, *The Rise of the Roman Empire*, traducere de Ian Scott-Kilvert, New York: Penguin, 1980.

Polynesian Voyaging Society, http://pvs.kcc.hawaii.edu/index.html.

Potts, D.T., *Arabian Gulf in Antiquity*, 2 vol., New York: Oxford University Press, 1991.

Potts, D.T., *Mesopotamian Civilization: The Material Foundations*, Ithaca: Cornell University Press, 1997.

Potts, D.T., „The Parthian Presence in the Arabian Gulf", în *The Indian Ocean in Antiquity*, ed. Reade, 269-285.

Powell, Barry B., *Homer*, Malden: Blackwell, 2004.

Prakash, Om, „Asian Merchants and the Portuguese Trade in Asia", în *Rivalry and Conflict: European Traders and Asian Trading Networks in the 16th and 17th Centuries*, ed. Ernst van Veen şi Leonard Blussé, 131-141, Leiden: CNWS, 2005.

Prakash, Om, „The Indian Maritime Merchant, 1500-1800", *JESHO*, 47: 3 (2004), 436-457.

Prakash, Om, „Trade and Politics in Eighteenth-Century Bengal", în *On the Eighteenth Century as a Category of Asian History*, ed. Blussé şi Gaastra, 237-260.

Pritchard, James B., *The Ancient Near East*, vol. 1: *An Anthology of Text and Pictures*, Princeton: Princeton University Press, 1958.

Procopius, *History of the Wars; The Secret History; Buildings*, traducere de H.B. Dewing, 7 vol., Cambridge: Harvard University Press, 1924-1940.

Protocol of Proceedings of Crimea Conference, Agreement Regarding Japan, februarie 1945, Avalon Project, Yale Law School, http://avalon.law.yale.edu/wwii/yalta.asp.

Pryor, John H., „From Dromon to Galea: Mediterranean Bireme Galleys, AD 500-1300", în *The Age of the Galley*, ed. Gardiner and Morrison, 101-116.

Pryor, John H., *Geography, Technology and War: Studies in the Maritime History of the Mediterranean, 649-1571*, Cambridge: Cambridge University Press, 1988.

Pryor, John H., „The Maritime Republics", în *The New Cambridge Medieval History: c. 1198 – c. 1300*, ed. David Abulafia şi Rosamond McKitterick, 5: 419-457, New York: Oxford University Press, 1999.

Pryor, John H., „Mediterranean Commerce in the Middle Ages: A Voyage Under Contract of *Commenda*", *Viator*, 14 (1983), 133-194.

Pryor, John H., „The Naval Battles of Roger of Lauria", *Journal of Medieval History*, 9 (1983), 179-216.

Pryor, John H., „The Origins of the Commenda Contract", *Speculum*, 52: 1 (1977), 5-37.

Pryor, John H., „The Venetian Fleet for the Fourth Crusade and the Diversion of the Crusade to Constantinople", în *The Experience of Crusading*, vol. 1: *Western Approaches*, ed. M. Bull şi N. Housley, 103-123, Cambridge: Cambridge University Press, 2003.

Pryor, John H., Jeffreys, Elizabeth M., împreună cu Ahmad Shboul, *The Age of the Dromon: The Byzantine Navy, c. 500-1204*, Leiden: Brill, 2006.

Pulleyblank, Edwin G., *The Background of the Rebellion of An Lu-shan*, Londra: Oxford

University Press, 1955.

Purchas, Samuel, *Hakluytus Posthumus; or, Purchas His Pilgrimes*, 20 vol., 1625; reprint, Glasgow: James MacLehose & Sons, 1905-1907.

Qaisar, A. Jan, „Shipbuilding in the Mughal Empire During the Seventeenth Century", *Indian Economic and Social History Review*, 5 (1968), 149-170.

Quinn, David B. (ed.), *The Voyages and Colonising Enterprises of Sir Humphrey Gilbert*, Londra: Hakluyt, 1940.

Quinn, David B., şi Quinn, Alison M., *The English New England Voyages, 1602-1608*, Londra: Hakluyt, 1983.

Radell, David R., Parsons, James J., „Realejo: A Forgotten Colonial Port and Shipbuilding Center in Nicaragua", *Hispanic American Historical Review*, 51: 2 (1971), 295-312.

Radulet, Carmen, „Vasco da Gama and His Successors", în *Portugal, the Pathfinder*, ed. Winius, 133-143.

Randall, Anthony G., „The Timekeeper That Won the Longitude Prize", în *The Quest for Longitude*, ed. Andrewes, 236-254.

Ratcliff, Ronald E., „Building Partners' Capacity: The Thousand-Ship Navy", *Naval War College Review*, 60: 4 (2007), 45-58.

Ray, Himanshu Prabha, „Early Coastal Trade in the Bay of Bengal", în *The Indian Ocean in Antiquity*, ed. Reade, 351-364.

Ray, Himanshu Prabha, *Monastery and Guild: Commerce Under the Satavahanas*, New Delhi: Oxford University Press, 1986.

Ray, Himanshu Prabha, „A Resurvey of Roman Contacts with the East", în *Athens, Aden, Arikamedu: Essays on the Interrelations Between India, Arabia, and the Eastern Mediterranean*, ed. Marie-Françoise Boussac şi Jean-Francois Salles, 97-114, New Delhi: Manohar, 1995.

Ray, Himanshu Prabha, „The Yavana Presence in Ancient India", în *Athens, Aden, Arikamedu: Essays on the Interrelations Between India, Arabia, and the Eastern Mediterranean*, ed. Marie-Françoise Boussac şi Jean-Francois Salles, 76-82, New Delhi: Manohar, 1995.

Ray, Rajat Kanta, „Indian Society and British Supremacy", în *The Oxford History of the British Empire*, vol. 2: *The Eighteenth Century*, 508-529, Oxford: Oxford University Press, 1998.

Reade, Julian (ed.), *The Indian Ocean in Antiquity*, Londra: Kegan Paul, 1996.

Redford, Donald B., *Egypt, Canaan, and Israel in Ancient Times*, Princeton: Princeton University Press, 1992.

Redmount, Carol, „The Wadi Tumilat and the Canal of the Pharaohs", *Journal of Near Eastern Studies*, 54 (1994), 127-35.

Reed, C.M., *Maritime Traders in the Ancient Greek World*, Cambridge: Cambridge University Press, 2004.

Reed, Robert R., „The Colonial Origins of Manila and Batavia: Desultory Notes on Nascent Metropolitan Primacy and Urban Systems in Southeast Asia", *Asian Studies* (Quezon City), 5 (1967), 543-562.

Reid, Anthony, „The Rise and Fall of Sino-Javanese Shipping", în *Charting the Shape of Early Modern Southeast Asia*, 56-84, Chiang Mai, Thailanda: Silkworm Books, 1999.

Reid, Anthony, *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680: Expansion and Crisis*, New Haven: Yale University Press, 1993.

Reilly, Bernard F., *The Medieval Spains*, Cambridge: Cambridge University Press, 1993.

Reinert, Stephen W., „The Muslim Presence in Constantinople, 9th-15th Centuries: Some Preliminary Observations", în *Studies on the Internal Diaspora of the Byzantine Empire*, ed. Hélène Ahrweiler şi Angeliki E. Laiou, 125-150, Washington: Dumbarton Oaks Research Library and Collection, 1998.

Reischauer, Edwin O., *Ennin's Travels in T'ang China*, New York: Ronald, 1955.

Rgveda Samhita, vol. 1, traducere de H.H. Wilson şi Bhasya of Sayanacarya, New Delhi: Parimal, 1997.

Rickover, Hyman George, *How the Battleship* Maine *Was Destroyed*, Washington: Naval History Division, Dept. of the Navy, 1976.

Riess, Warren C., Angel Gabriel*: The Elusive English Galleon*, Bristol: 1797 House, 2001.

Riley-Smith, Jonathan, *The Crusades: A History*, ediţia a II-a, New Haven: Yale University Press, 2005.

Rimbert, *Anskar, the Apostle of the North*, traducere de Charles H. Robinson, Londra: Society for the Propagation of the Gospel in Foreign Parts, 1921.

Risso, Patricia, *Merchants and Faith: Muslim Commerce and Culture in the Indian Ocean*, Boulder: Westview, 1995.

Ritchie, G.S., *The Admiralty Chart: British Naval Hydrography in the Nineteenth Century*, Londra: Hollis & Carter, 1967.

Ritchie, Robert C., *Captain Kidd and the War Against the Pirates*, Cambridge: Harvard University Press, 1986.

Roberts, J.M., *History of the World*, New York: Knopf, 1976.

Rocca, Edgardo José, „Buenos Aires", în *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*, ed. Hattendorf, 1: 323-324.

Rockhill, W.W., „Notes on the Relations and Trade of China with the Eastern Archipelago and the Coast of the Indian Ocean During the Fourteenth Century", *Toung Pao*, 15 (1914), 419-447.

Rodger, N.A.M., *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1649-1815*, New York: Norton, 2005.

Rodger, N.A.M., „Considerations on Writing a General Naval History", în *Doing Naval History: Essays toward Improvement*, ed. John B. Hattendorf, 117-128, Newport: Naval War College Press, 1995.

Rodger, N.A.M., „The Development of Broadside Gunnery", *Mariner's Mirror*, 82 (1996), 310-324.

Rodger, N.A.M., „Guns and Sails in English Colonization", în *The Oxford History of the British Empire*, vol. 1: *The Origins of Empire*, ed. Nicholas Canny, 79-88, Oxford: Oxford University Press, 1998.

Rodger, N.A.M., „The Naval Service of the Cinque Ports", *English Historical Review*, 111:

442 (1996), 636-651.

Rodger, N.A.M., „The New Atlantic: Naval Warfare in the Sixteenth Century", în *War at Sea in the Middle Ages and Renaissance*, ed. John B. Hattendorf şi Richard W. Unger, 233-248, Rochester, NY: Boydell, 2003.

Rodger, N.A.M., *The Safeguard of the Sea: A Naval History of Britain, 660-1649*, New York: Norton, 1998.

Rodger, N.A.M., *The Wooden World: An Anatomy of the Georgian Navy*, New York: Norton, 1996.

Roksund, Arne, *The Jeune Ecole: The Strategy of the Weak*, Leiden: Brill, 2007.

Roland, Alex, Bolster, W. Jeffrey, Keyssar, Alexander, *The Way of the Ship: America's Maritime History Reenvisioned, 1600-2000*, New York: Wiley, 2008.

Roosevelt, Theodore, *The Works of Theodore Roosevelt*, New York: Scribner's, 1923.

Roover, Florence Edler de, „Early Examples of Marine Insurance", *Journal of Economic History*, 5: 2 (1945), 172-200.

Rose, Susan, *Medieval Naval Warfare, 1000-1500*, Londra: Routledge, 2002.

Ross, Lillian, „Where Are They Now? The Kaiser's Yacht", *The New Yorker* (22 iunie 1946), 66-80.

Rossabi, Morris, *Khubilai Khan: His Life and Times*, Berkeley: University of California Press, 1988.

Rougeulle, Axelle, „Medieval Trade Networks in the Western Indian Ocean (8th-14th Centuries): Some Reflections from the Distribution Patterns of Chinese Imports in the Islamic World", în *Tradition and Archaeology: Early Maritime Contacts in the Indian Ocean*, ed. Himanshu Prabha Ray şi Jean-Francois Salles, 159-180, New Delhi: Manohar, 1999.

Rubin, Julius, „An Innovating Public Improvement: The Erie Canal", în *Canals and American Economic Development*, ed. Carter Goodrich, 15-66, New York: Columbia University Press, 1961.

Rule, Margaret, Monaghan, Jason, *A Gallo-Roman Trading Vessel from Guernsey: The Excavation and Recovery of a Third Century Shipwreck*, Candie Gardens: Guernsey Museums & Galleries, 1993.

Runciman, Steven, „Byzantine Trade and Industry", în *The Cambridge Economic History of Europe*, vol. 2: *Trade and Industry in the Middle Ages*, ed. M.M. Postan, 132-167, Cambridge: Cambridge University Press, 1987.

Russell, P.E., *Prince Henry „the Navigator"*, New Haven: Yale University Press, 2001.

Russell-Wood, A.J.R., *World on the Move: The Portuguese in Africa, Asia, and America, 1415-1808*, New York: St. Martin's, 1992.

Ryan, W.F., „Peter the Great and English Maritime Technology", în *Peter the Great and the West: New Perspectives*, ed. Lindsey Hughes, 130-158, Basingstoke, UK: Palgrave Macmillan, 2000.

Sail Training Assoc. of Western Australia website, *Duyfken* 1606 Replica Foundation, http://www.stawa.org.au/linksmain.html.

Sakamaki, Shunzo, „The Heike: From Defeat at Dannoura to a Golden Age in Ryukyu?",

Journal of Asian Studies, 27: 1 (1967), 115-122.

Salles, Jean-François, „Achaemenid and Hellenistic Trade in the Indian Ocean", în *The Indian Ocean in Antiquity*, ed. Reade, 251-267.

Salmon, E.T., „The Coloniae Maritimae", *Athenaeum*, 41 (1963), 3-38.

Salomon, Richard, „On the Origin of the Early Indian Scripts: A Review Article", *JAOS*, 115: 2 (1995), 271-279.

Sandars, N.K., *The Sea Peoples: Warriors of the Ancient Mediterranean, 1250-1150 BC*, Londra: Thames & Hudson, 1978.

Sansom, George B., *A History of Japan*, 3 vol., Berkeley: University of California Press, 1958-1963.

Sawyer, Peter, „The Viking Expansion", în *The Cambridge History of Scandinavia*, vol. 1: *Prehistory to 1520*, ed. Knut Helle, 104-120, Cambridge: Cambridge University Press, 2003.

Schafer, Edward H., *The Golden Peaches of Samarkand: A Study of T'ang Exotics*, Berkeley: University of California Press, 1963.

Schafer, Edward H., *The Vermilion Bird: T'ang Images of the South*, Berkeley: University of California Press, 1967.

Schilder, Gunter, şi Egmond, Marco van, „Maritime Cartography in the Low Countries During the Renaissance", în *The History of Cartography*, vol. 3: *Cartography in the Renaissance*, ed. David Woodward, 1384-13432, Chicago: University of Chicago Press, 2007.

Schildhauer, Johannes, *The Hansa: History and Culture*, Leipzig: Edition Leipzig, 1985.

Schom, Alan, *Trafalgar: Countdown to Battle, 1803-1805*, New York: Oxford University Press, 1990.

Schonfield, Hugh J., *The Suez Canal in Peace and War, 1869-1969*, Coral Gables: University of Miami Press, 1969.

Schottenhammer, Angela, „Transfer of *Xiangyao* from Iran and Arabia to China – A Reinvestigation of Entries in the *Youyang zazu* (863)", în *Aspects of the Maritime Silk Road: From the Persian Gulf to the East China Sea*, ed. Ralph Kauz, 117-149, Wiesbaden: Harrassowitz Verlag, 2010.

Schultz, Charles R., *Forty-niners 'Round the Horn*, Columbia: University of South Carolina Press, 1999.

Schurz, William Lytle, *The Manila Galleon*, 1939; reprint, Manila: Historical Conservation Society, 1985.

Scott, Walter, *The Antiquary*, 3 vol., Londra: 1816.

Scrinari, V. Santa Maria, Lauro, Giuseppina, *Ancient Ostia: Past and Present*, Roma: Vision, 1981.

Seaver, Kirsten A., *The Frozen Echo: Greenland and the Exploration of North America, c. AD 1000-1500*, Stanford: Stanford University Press, 1996.

Sedov, A.V., „Qana' (Yemen) and the Indian Ocean: The Archaeological Evidence", în *Tradition and Archaeology: Early Maritime Contacts in the Indian Ocean*, ed. Himanshu Prabha Ray şi Jean-François Salles, 11-35, New Delhi: Manohar, 1999.

Selden, John, *Of the Dominion; or, Ownership of the Sea*, New York: Arno, 1972.

Sen, Tansen, *Buddhism, Diplomacy, and Trade: The Realignment of Sino-Indian Relations, 600-1400*, Honolulu: Assoc. for Asian Studies and University of Hawaii Press, 2003.

Seneca, *Natural Questions*, traducere de Thomas H. Corcoran, 2 vol., Cambridge: Harvard University Press, 1972.

Senior, William, „The *Bucentaur*", *Mariner's Mirror*, 15 (1929), 131-138.

Serjeant, R.B., „Yemeni Merchants and Trade in Yemen, 13th-16th Centuries", în *Society and Trade in South Arabia*, ed. G. Rex Smith, 1.61-82, Brookfield, VT: Ashfield, 1996.

Severin, Timothy, *The Sinbad Voyage*, Londra: Hutchinson, 1982.

Shapinsky, Peter D., „Polyvocal Portolans: Nautical Charts and Hybrid Maritime Cultures in Early Modern East Asia", *Early Modern Japan*, 14 (2006), 4-26.

Sharma, R.S., „Usury in Early Medieval Times", în *Trade in Early India*, ed. Ranabir Chakravarti, 370-395, New Delhi: Oxford University Press, 2001.

Sharpe, Kevin, *The Personal Rule of Charles I*, New Haven: Yale University Press, 1992.

Shattan, Merchant-Prince, *Manimekhalaï (The Dancer with the Magic Bowl)*, traducere de Alain Danielou, New York: New Directions, 1989.

Sheehan, John, „The Longphort in Viking Age Ireland", *Acta Archaeologica*, 79 (2008), 282-295.

Shepherd, James F., Walton, Gary M., *Shipping, Maritime Trade and the Economic Development of Colonial North America*, Cambridge: Cambridge University Press, 1972.

Sheppard, Thomas, „The *Sirius*, the First Steamer to Cross the Atlantic", *Mariner's Mirror*, 23 (1937), 84-94.

Sherborne, J.W., „The Hundred Years' War – The English Navy: Shipping and Manpower 1369-89", *Past and Present*, 37 (1967), 163-175.

Sherratt, S. (ed.), *The Wall Paintings of Thera: Proceedings of the First International Symposium*, 2 vol., Atena: Thera Foundation, 2000.

Shiba, Yoshinobu, Elvin, Mark, *Commerce and Society in Sung China*, Ann Arbor: Center for Chinese Studies, University of Michigan, 1970.

Shimada, Izumi, „Evolution of Andean Diversity: Regional Formations (500 BCE-CE 600)", în *The Cambridge History of the Native People of the Americas*, vol. 3: *South America*, partea I, ed. Frank Salomon şi Stuart B. Schwartz, 350-517, Cambridge: Cambridge University Press, 1999.

Sicking, Louis, „Amphibious Warfare in the Baltic: Holland, the Hansa and the Habsburgs (Fourteenth-Sixteenth Centuries)", în *Amphibious Warfare, 1000-1700: Commerce, State Formation and European Expansion*, ed. Mark Charles Fissel şi D.J.B. Trim, 69-101, Leiden: Brill, 2006.

Sidebotham, Steven E., „Ports of the Red Sea and the Arabia-India Trade", în *Rome and India: The Ancient Sea Trade*, ed. Vimala Begley şi Richard Daniel De Puma, 12-38, Madison: University of Wisconsin Press, 1991.

Sima Qian, *Records of the Grand Historian of China*, traducere de Burton Watson, 2 vol., New York: Columbia University Press, 1961.

Simpson, William Kelly (ed.), *The Literature of Ancient Egypt: An Anthology of Stories, Instructions and Poetry*, traducere de R.O. Faulkner *et al*., New Haven: Yale University Press, 1972.

Simsarian, James, „The Acquisition of Legal Title to Terra Nullius", *Political Science Quarterly*, 53: 1 (1938), 111-128.

Sjovold, Thorleif, *The Oseberg Find and the Other Viking Ship Finds*, Oslo: Universitets Oldsaksamling, 1966.

Skovgaard-Petersen, Inge, „Early Political Organisation: The Making of the Danish Kingdom", în *The Cambridge History of Scandinavia*, vol. 1: *Prehistory to 1520*, ed. Knut Helle, 168-183, Cambridge: Cambridge University Press, 2003.

Skre, Dagfinn, „The *Sciringes healh* of Ohthere's Time", în *Ohthere's Voyages*, ed. Bately şi Englert, 150-156.

Skulski, Janusz, *The Battleship* Yamato, Annapolis: Naval Institute, 1989.

Sleeswyck, André Wegener, „The *Liao* and the Displacement of Ships in the Ming Navy", *Mariner's Mirror*, 82: 1 (februarie 1996), 3-13.

Smith, Bernard, *European Vision and the South Pacific*, New Haven: Yale University Press, 1985.

Smith, Crosbie, Higginson, Ian, Wolstenholme, Phillip, „«Imitations of God's Own Works»: Making Trustworthy the Ocean Steamship", *History of Science*, 41 (2003), 379-426.

Smith, Hance, „Fishing Vessels", în *The Shipping Revolution*, ed. Gardiner şi Couper, 167-176.

Smith, Holland M., Finch, Percy, *Coral and Brass*, New York: Charles Scribner's Sons, 1949.

Smith, John, *A Description of New England*, Londra, 1616.

Smith, Joshua M., *Voyages: Documents in American Maritime History*, 2 vol., Gainesville: University Press of Florida, 2009.

Snorri Sturluson, *King Harald's Saga*, traducere de Magnus Magnusson şi Hermann Palsson, New York: Penguin, 1966.

Snow, Dean R., „The First Americans and the Differentiation of Hunter-Gatherer Culture", în *The Cambridge History of the Native Peoples of the New World*, ed. B.G. Trigger şi W. Washburn, capitolul 4, Cambridge: Cambridge University Press, 1996.

So, Billy K.L., *Prosperity, Region and Institutions in Maritime China: The South Fukien Pattern, 946-1368*, Cambridge: Harvard University Asia Center, 2000.

So, Kwan Wai, *Japanese Piracy in Ming China During the Sixteenth Century*, East Lansing: Michigan State University Press, 1975.

Somers, Robert M., „The End of the T'ang", în *The Cambridge History of China*, vol. 3: *Sui and T'ang China, 589-906*, ed. Denis Twitchett, 682-790, Cambridge: Cambridge University Press, 1979.

Somerville, Boyle G., Woodhouse, A.F.B., *Ocean Passages for the World: Winds and Currents*, Londra: The Admiralty, 1950.

Sondhaus, Lawrence, *Naval Warfare, 1815-1914*, Londra: Routledge, 2001.

Southworth, William A., „The Coastal States of Champa", în *Southeast Asia from Prehistory to History*, ed. Ian Glover şi Peter Bellwood, 209-233, Londra: RoutledgeCurzon, 2004.

Souyri, Pierre François, *The World Turned Upside Down: Medieval Japanese Society*, traducere de Kathe Roth, New York: Columbia University Press, 2001.

Souza, Philip de, *Piracy in the Graeco-Roman World*, Cambridge: Cambridge University Press, 1999.

Spate, O.H.K., *The Spanish Lake*, ediţia a II-a, Canberra: Australian National University Press, 2007.

Spear, Thomas, „Early Swahili History Reconsidered", *International Journal of African Historical Studies*, 33: 2 (2000), 257-290.

Spector, Ronald H., *Eagle Against the Sun: The American War with Japan*, New York: Free Press, 1985.

Spector, Ronald H., „The Triumph of Professional Ideology: The US Navy in the 1890s", în *In Peace and War: Interpretations of American Naval History, 1775-1984*, ed. Kenneth J. Hagan, 174-185, Westport: Greenwood, 1984.

Spencer, George W., *The Politics of Expansion: The Chola Conquest of Sri Lanka and Sri Vijaya*, Madras, India: New Era, 1983.

Spennemann, Dirk R., „On the Bronze Age Ship Model from Flores, Indonesia", *IJNA*, 14.3 (1985), 237-241.

Spufford, Peter, *Power and Profit: The Merchant in Medieval Europe*, Londra: Thames & Hudson, 2002.

Squatriti, Paolo, „Digging Ditches in Early Medieval Europe", *Past and Present*, 176 (2002), 11-65.

Stanish, Charles, „The Origin of State Societies in South America", *Annual Review of Anthropology*, 30 (2001), 41-64.

Starr, Chester G., *The Roman Imperial Navy: 31 BC-AD 324*, ediţia a III-a, 1941; reprint, Chicago: Ares, 1993.

„Steam Excursion Boats", *New York Times*, 21 martie 1880.

Steensgaard, Niels, *The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century: The East India Companies and the Decline of the Caravan Trade*, Chicago: University of Chicago Press, 1974.

Steffy, J. Richard, „The Reconstruction of the 11th Century Serce Liman Vessel. A Preliminary Report", *IJNA*, 11 (1982), 13-34.

Stern, S.M., „Ramisht of Siraf: A Merchant Millionaire of the Twelfth Century", *Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland*, seria II, 99: 1 (1967), 10-14.

Still, William N., *Iron Afloat: The Story of the Confederate Ironclads*, Columbia: University of South Carolina Press, 1988.

Stopford, Martin, *Maritime Economics*, ediţia a II-a, New York: Routledge, 2003.

Storli, Inger, „Ohthere and His World", în *Ohthere's Voyages*, ed. Bately şi Englert, 76-99.

Strabo, *The Geography of Strabo*, traducere de Horace Leonard Jones şi J.R. Sitlington Sterrett, Londra: Heinemann, 1917-1932.

Strachan, Michael (ed.), *The East India Company Journals of Captain William Keeling and Master Thomas Bonner, 1615-1617*, ed. Michael Strachan şi Boies Penrose, Minneapolis: University of Minnesota Press, 1971.

Stradling, R.A., *The Armada of Flanders: Spanish Maritime Policy and European War, 1568-1668*, Cambridge: Cambridge University Press, 1992.

Stratos, Andreas N., „The Naval Engagement at Phoenix", 1980, în *Studies in 7th-Century Byzantine Political History*, 230-247, Londra: Variorum, 1983.

Strauss, Barry, *Battle of Salamis: The Naval Encounter That Saved Greece – and Western Civilization*, New York: Simon & Schuster, 2004.

Struve, Lynn A., „The Southern Ming, 1644-1662", în *The Cambridge History of China*, vol. 7: *The Ming Dynasty, 1368-1644*, partea I, ed. Frederick W. Mote şi Denis Twitchett, 641-725, Cambridge: Cambridge University Press, 1988.

Subrahmanyam, Sanjay, *The Career and Legend of Vasco da Gama*, Cambridge: Cambridge University Press, 1997.

Subrahmanyam, Sanjay, „A Note on the Rise of Surat in the Sixteenth Century", *JESHO*, 43: 1 (2000), 23-33.

Subrahmanyam, Sanjay, „Of Imarat and Tijarat: Asian Merchants and State Power in the Western Indian Ocean, 1400 to 1750", *Comparative Studies in Society and History*, 37: 4 (1995), 750-780.

Suetonius, *The Twelve Caesars*, traducere de Robert Graves, Harmondsworth: Penguin, 1957.

Sugden, John, *Sir Francis Drake*, New York: Simon & Schuster, 1990.

Sulayman al-Tajir, *Account of India and China*, în *Arabic Classical Accounts of India and China*, traducere de S. Maqbul Ahmad, Shimla: Indian Institute of Advanced Study, 1989.

Sung, Lien, Schurmann, Franz, *Economic Structure of the Yüan Dynasty*, Cambridge: Harvard University Press, 1956.

Surdam, David G., *Northern Naval Superiority and the Economics of the American Civil War*, Columbia: University of South Carolina Press, 2001.

Surrey, Nancy Maria Miller, *The Commerce of Louisiana During the French Régime, 1699-1763*, New York: Columbia University Press, 1916.

Sutcliffe, Alice Crary, *Robert Fulton and the* Clermont, New York: Century, 1909.

Sutherland, Heather, „Southeast Asian History and the Mediterranean Analogy", *JSEAS*, 34: 1 (2003), 1-20.

Swanton, Michael James (trad.), *The Anglo-Saxon Chronicles*, Londra: Phoenix, 2001.

Sylvester, David G., „Communal Piracy in Medieval England's Cinque Ports", în *Noble Ideals and Bloody Realities: Warfare in the Middle Ages*, ed. Niall Christie şi Maya Yazigi, 164-176, Leiden: Brill, 2006.

Symonds, Craig L., *Lincoln and His Admirals: Abraham Lincoln, the US Navy and the Civil War*, New York: Oxford University Press, 2008.

Tabari, al-, *The History of al-Tabari*, vol. 36: *The Revolt of the Zanj, AD 869-879/AH 255-265*, traducere de David Waines, Albany: State University of New York Press,

1992.

Tacitus, *The Agricola and the Germania*, traducere de H. Mattingly şi S.A. Handford, Baltimore: Penguin, 1970.

Tacitus, *Annals of Imperial Rome*, traducere de Michael Grant, ediţie revăzută, New York: Penguin, 1956.

Tacitus, *The Histories*, traducere de Kenneth Wellesley, New York: Penguin, 1972.

Taha, Abd al-Wahid Dhannun, *The Muslim Conquest and Settlement of North Africa and Spain*, New York: Routledge, 1989.

The Tales of the Heike, traducere de Burton Watson, ed. Haruo Shirane, New York: Columbia University Press, 2006.

Tandy, David W., *Warriors into Traders: The Power of the Market in Early Greece*, Berkeley: University of California Press, 1997.

Tarling, Nicholas (ed.), *The Cambridge History of Southeast Asia*, vol. 1, partea I: „From Early Times to c. 1500", Cambridge: Cambridge University Press, 1999.

Taylor, E.G.R., *The Haven-Finding Art: A History of Navigation from Odysseus to Captain Cook*, New York: Abelard-Schuman, 1957.

Taylor, Keith W., *The Birth of Vietnam*, Berkeley: University of California Press, 1983.

Taylor, Keith W., „The Early Kingdoms", în *The Cambridge History of Southeast Asia*, ed. Tarling, 1.1: 137-182.

Tchernia, André, „Italian Wine in Gaul at the End of the Republic", în *Trade in the Ancient Economy*, ed. Peter Garnsey, Keith Hopkins şi C.R. Whittaker, 87-104, Berkeley: University of California Press, 1983.

Temin, Peter, „The Economy of the Early Roman Empire", *Journal of Economic Perspectives*, 20: 1 (2006), 133-151.

Terraine, John, *Business in Great Waters: The U-Boat Wars, 1916-1945*, Londra: Leo Cooper, 1989.

Thapar, Romila, *Early India: From the Origins to AD 1300*, Berkeley: University of California Press, 2002.

Theophanes the Confessor, *The Chronicle of Theophanes Confessor: Byzantine and Near Eastern History, AD 284-813*, traducere de Cyril Mango şi Roger Scott, New York: Oxford University Press, 1997.

Thiel, Johannes Hendrik, *A History of Roman Sea-power Before the Second Punic War*, Amsterdam: North-Holland, 1954.

Thomas, Hugh, *Slave Trade: The Story of the Atlantic Slave Trade, 1440-1870*, New York: Simon & Schuster, 1997.

Thompson, I.A.A., *War and Government in Habsburg Spain, 1560-1620*, Londra: Athlone, 1976.

Thompson, James Westfall, „Early Trade Relations Between the Germans and the Slavs", *Journal of Political Economy*, 30: 4 (1922), 543-558.

Thompson, Leonard Monteath, *A History of South Africa*, New Haven: Yale University Press, 1990.

Thornton, Helen, „John Selden's Response to Hugo Grotius", *International Journal of*

Maritime History, 18, 2 (2006), 105-,28.

Throckmorton, Peter (ed.), *The Sea Remembers: Shipwrecks and Archaeology*, New York: Smithmark, 1991.

Thrush, Andrew, „In Pursuit of the Frigate, 1603-40", *Historical Research*, 64 (1991), 29-45.

Thucydides, *The Peloponnesian War*, traducere de Rex Warner, New York: Penguin, 1954.

Tibbetts, G.R., *Arab Navigation in the Indian Ocean Before the Coming of the Portuguese*, Londra: Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland, 1971.

Tibbetts, G.R., *Study of the Arabic Texts Containing Material on South-East Asia*, Leiden: Brill, 1979.

Tomalin, Victoria, Selvakumar, V., Nair, M.V., Gopi, P.K., „The Thaikkal-Kadakkarappally Boat: An Archaeological Example of Medieval Shipbuilding in the Western Indian Ocean", *IJNA*, 33: 2 (2004), 253-263.

Toynbee, Arnold J., *Constantine Porphyrogenitus and His World*, Londra: Oxford University Press, 1973.

Toynbee, Arnold J., „My View of History", în *Civilization on Trial*, New York: Oxford University Press, 1948.

Treaty for the Limitation and Reduction of Naval Armament, 1930, US Treaty Series, nr. 830, partea a IV-a, art. 22.

Tripati, Sila, *Maritime Archaeology: Historical Descriptions of the Seafarings of the Kalingas*, New Delhi: Kaveri, 2000.

Tripati, Sila, „Ships on Hero Stones from the West Coast of India", *IJNA*, 35: 1 (2006), 88-96.

Ts'ao Yung-Ho, „Taiwan as an Entrepot in East Asia in the Seventeenth Century", *Itinerario*, 21: 3 (1997), 94-114.

Tsetskhladze, Gocha R., „Did the Greeks Go to Cholcis for Metals?", *Oxford Journal of Archaeology*, 14 (1995), 307-331.

Tsetskhladze, Gocha R., „Greek Penetration of the Black Sea", în *The Archaeology of Greek Colonisation: Essays Dedicated to John Boardman*, ed. Gocha R. Tsteskhladze şi F. de Angelis, 111-135, Oxford: Oxford University Community for Archaeology, 1994.

Tsetskhladze, Gocha R., „Trade on the Black Sea in the Archaic and Classical Periods", în *Trade, Traders and the Ancient City*, ed. H. Parkins şi C. Smith, 52-74, New York: Routledge, 1998.

Tsunoda, Ryusaku, *Sources of Japanese Tradition*, New York: Columbia University Press, 1964.

Tsuruta, Kei, „The Establishment and Characteristics of the «Tsushima Gate».", *Acta Asiatica*, 67 (1994), 30-48.

Turner, A.J., „In the Wake of the Act, but Mainly Before", în *The Quest for Longitude*, ed. Andrews, 115-131.

Twiss, Sir Travers (ed.), *Monumenta Juridica: The Black Book of the Admiralty*, Londra, 1871-1876.

Twitchett, Denis, *Financial Administration Under the T'ang*, ediţia a II-a, Cambridge: Cambridge University Press, 1970.

Twitchett, Denis, „Hsuan-tsung (reign 712-56)", în *The Cambridge History of China*, vol. 3: *Sui and T'ang China, 589-906*, partea I, ed. Denis Twitchett, 333-463, Cambridge: Cambridge University Press, 1979.

Twitchett, Denis, Wechsler, Howard J., „Kao-tsung (reign 649-83) and the Empress Wu: The Inheritor and the Usurper", în *The Cambridge History of China*, vol. 3: *Sui and T'ang China, 589-906*, partea I, ed. Denis Twitchett, 242-289, Cambridge: Cambridge University Press, 1979.

Tyacke, Sarah, „Chartmaking in England and Its Context, 1500-1660", în *The History of Cartography*, vol. 3: *Cartography in the Renaissance*, ed. David Woodward, 1722-1753, Chicago: University of Chicago Press, 2007.

Unger, Richard W., „Dutch Herring, Technology, and International Trade in the Seventeenth Century", în *Ships and Shipping in the North Sea and Atlantic, 1400-1800*, 18: 253-279, Aldershot, UK: Ashgate, 1997.

Unger, Richard W., „The *Fluit*: Specialist Cargo Vessels, 1500-1650", în *Cogs, Caravels and Galleons*, ed. Gardiner şi Unger, 115-130.

Unger, Richard W., „The Netherlands Herring Fishery in the Late Middle Ages: The False Legend of Willem Beukels of Biervliet", în *Ships and Shipping in the North Sea and Atlantic, 1400-1800*, 17: 335-356, Aldershot, UK: Ashgate: Variorum, 1997.

Unger, Richard W., *The Ship in the Medieval Economy, 600-1600*, Londra: Croom Helm, 1980.

United Nations, „Agreement for the Implementation of the Provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 Relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks", http://www.un.org/depts/los/fi sh_stocks_conference/fi sh_stocks_conference.htm.

United Nations, Law of the Sea, partea a V-a: „Exclusive Economic Zone", http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part5.htm.

United Nations Conference on Trade and Development, *Review of Maritime Transport, 2009*, New York: United Nations, 2009, http://www.unctad.org/en/docs/rmt2009_en.pdf.

US Navy, US Coast Guard, US Marine Corps, „A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower", http://www.navy.mil/maritime/Maritimestrategy.pdf.

US Senate, *Report of the Select Committee of the Senate of the United States on the Sickness and Mortality on Board Emigrant Ships: August 2, 1854*, Washington: 1854.

US War Dept., *United States Strategic Bombing Survey Summary Report (Pacific War)*, Washington, 1946.

US War Dept., *The War of the Rebellion: A Compilation of the Official Records of the Union and Confederate Armies*, Washington, 1880.

Uruthirankannanar, *Pattinappalai*, în *Pattupattu: Ten Tamil Idylls*, traducere de J.V. Chelliah, Thanjavur: Tamil University Press, 1985.

Van de Mieroop, Marc, *The Ancient Mesopotamian City*, Oxford: Clarendon Press, 1999.

Van Doorninck, Frederick H., Jr., „The 4th-Century Wreck at Yassi Ada: An Interim Report on the Hull", *IJNA*, 5 (1976), 115-131.

Van Slyke, Lyman P., *Yangtze: Nature, History and the River*, Stanford: Stanford Alumni Assoc., 1988.

Verlinden, Charles, „The Big Leap Under Dom Joao II: From the Atlantic to the Indian Ocean", în *Maritime History*, vol. 1: *The Age of Discovery*, ed. John B. Hattendorf, Malabar, India: FL, 1996.

Verlinden, Charles, „European Participation in the Portuguese Era of Discovery", în *Portugal, the Pathfinder*, ed. Winius, 71-88.

Verschuer, Charlotte von, *Across the Perilous Sea: Japanese Trade with China and Korea from the Seventh to the Sixteenth Centuries*, traducere de Kristen Lee Hunter, Ithaca: Cornell East Asia Series, 2006.

Villehardouin, *Conquest of Constantinople*, în Joinville şi Villehardouin, *Chronicles of the Crusades*, traducere de Margaret R.B. Shaw, Harmondsworth: Penguin, 1963.

Villiers, Alan, *The Monsoon Seas: The Story of the Indian Ocean*, New York: McGraw-Hill, 1952.

Viraphol, Sarasin, *Tribute and Profit: Sino-Siamese Trade, 1652-1853*, Cambridge: Council on East Asian Studies, Harvard University, 1977.

Vitruvius, *De Architectura*, traducere de Frank Granger, 2 vol., Cambridge: Harvard University Press, 1962.

Vosmer, Tom, „Building the Reed-Boat Prototype: Problems, Solutions, and Implications for the Organization and Structure of Third-Millennium Shipbuilding", *Proceedings of the Seminar for Arabian Studies*, 31 (2001), 235-239.

Vosmer, Tom, „The Magan Boat Project: A Process of Discovery, a Discovery of Process", *Proceedings of the Seminar for Arabian Studies*, 33 (2003), 49-58.

Vosmer, Tom, „Ships in the Ancient Arabian Sea: The Development of a Hypothetical Reed Boat Model", *Proceedings of the Seminar for Arabian Studies*, 30 (2000), 235-242.

Wachsmann, Shelley, *Seagoing Ships and Seamanship in the Bronze Age Levant*, College Station: Texas A & M University Press, 1998.

Wade, Geoff, „An Early Age of Commerce in Southeast Asia, 900-1300", *JSEAS*, 40: 2 (2009), 221-265.

Wake, C.H.H., „The Changing Pattern of Europe's Pepper and Spice Imports, c. 1400-1700", *Journal of European Economic History*, 8 (1979), 361-404.

Walker, Ranginui, *Ka Whawhai Tonu Matou: Struggle Without End*, Auckland: Penguin, 2004.

Wallace, Birgitta Linderoth, „L'Anse aux Meadows and Vinland", în *Contact, Continuity and Collapse: The Norse Colonization of the North Atlantic*, ed. James H. Barrett, 207-233, Turnhout, Belgium: Brepols, 2003.

Wallinga, H.T., *The Boarding-Bridge of the Romans: Its Construction and Its Function in the Naval Tactics of the First Punic War*, Groningen, Olanda: Wolters, 1956.

Wallinga, H.T., „The Trireme and History", *Mnemosyne*, 43 (1990), 132-149.

Walton, Gary M., „Sources of Productivity Change in American Colonial Shipping, 1675-1775”, *Economic History Review*, serie nouă, 20: 1 (1967), 67-78.

Wang Gungwu, „Merchants Without Empire: The Hokkien Sojourning Communities”, *The Rise of Merchant Empires: Long-Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*, ed. James D. Tracy, 400-421, Cambridge: Cambridge University Press, 1990.

Wang Gungwu, *The Nanhai Trade: The Early History of Chinese Trade in the South China Sea*, ediţia a II-a, Singapore: Times Academic Press, 1998.

Wang Gungwu, „«Public» and «Private» Overseas Trade in Chinese History”, 1970; republicat în *China and the Chinese Overseas*, 129-143, Singapore: Eastern Universities Press, 2003.

Wansbrough, John, „The Safe-Conduct in Muslim Chancery Practice”, *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*, 34: 1 (1971), 20-35.

Ward, Cheryl A., *Sacred and Secular: Ancient Egyptian Ships and Boats*, Boston: Archaeological Institute of America, 2000.

Ward, Cheryl A., „World’s Oldest Planked Boats: Abydos Hull Construction”, în *Boats, Ships and Shipyards: Proceedings of the Ninth International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Venice 2000*, ed. C. Beltrame, 19-23, Oxford: Oxbow, 2003.

Warner, Denis Ashton, Warner, Peggy, *The Tide at Sunrise: A History of the Russo-Japanese War, 1904-1905*, New York: Charterhouse, 1974.

Warner, Richard, „British Merchants and Russian Men-of-War: The Rise of the Russian Baltic Fleet”, în *Peter the Great and the West: New Perspectives*, ed. Lindsey Hughes, 105-117, Basingstoke, UK: Palgrave Macmillan, 2001.

Warner of Rouen, *Moriuht*, ed. Christopher J. McDonough, Toronto: Pontifical Institute of Medieval Studies, 1995.

Watson, P.B., „Bulk Cargo Carriers”, în *The Golden Age of Shipping*, ed. Gardiner şi Greenway, 61-80.

Wechsler, Howard J., „T’ai-tsung (Reign 626-49) the Consolidator”, în *The Cambridge History of China*, vol. 3: *Sui and T’ang China, 589-906*, partea I, ed. Denis Twitchett, 188-241, Cambridge: Cambridge University Press, 1979.

Wee, Herman van der, „Structural Changes in European Long-Distance Trade, and Particularly the Re-Export Trade from South to North, 1350-1750”, în *The Rise of Merchant Empires*, ed. James Tracy, 14-33, Cambridge: Cambridge University Press, 1990.

Weerakkody, D.P.M., „Sri Lanka Through Greek and Roman Eyes”, în *Sri Lanka and the Silk Road of the Sea*, 163-172, Colombo: Sri Lanka National Commission for UNESCO, 1990.

Weerakkody, D.P.M., *Taprobanê: Ancient Sri Lanka as Known to Greeks and Romans*, Turnhout, Belgia: Brepols, 1997.

Wehausen, J.V., Mansour, A., Stross, F., „The Colossi of Memnon and Egyptian Barges”, *IJNA*, 17 (1988), 295-310.

Wei Zhuang [Chuang], „The Lament of the Lady of Ch’in”, în *Sunflower Splendor: Three*

Thousand Years of Chinese Poetry, ed. Wu-chi Liu şi Irving Yucheng Lo, 267-281, Garden City: Anchor, 1975.

Weir, Gary E., „Fish, Family, and Profit: Piracy and the Horn of Africa", *Naval War College Review*, 62: 3 (2009), 15-30.

Welch, Kathryn, „Sextus Pompeius and the *Res Publica*", în *Sextus Pompeius*, ed. Anton Powell şi Kathryn Welch, 31-64, Swansea: Classical Press of Wales, 2002.

Wendrich, W.Z., Tomber, R.S., Sidebotham, S.E., *et al.*, „Berenike Crossroads: The Integration of Information", *JESHO*, 46: 1 (2003), 46-88.

Werner, Walter, „The Largest Ship Trackway in Ancient Times: The Diolkos of the Isthmus of Corinth, Greece, and Early Attempts to Build a Canal", *IJNA*, 26: 2 (1997), 98-119.

West, M.L., *The East Face of Helicon: West Asiatic Elements in Greek Poetry and Myth*, Oxford: Clarendon Press, 1997.

Wey Gomez, Nicolas, *The Tropics of Empire: Why Columbus Sailed South to the Indies*, Cambridge: MIT Press, 2008.

Wheatley, Paul, *The Golden Khersonese: Studies in the Historical Geography of the Malay Peninsula Before AD 1500*, Kuala Lumpur: University of Malaya Press, 1961.

Wheeler, Mortimer, *Rome Beyond the Imperial Frontiers*, Harmondsworth: Penguin, 1954.

Wheeler, Ryan J., *et al.*, „Archaic Period Canoes from Newnans Lake, Florida", *American Antiquity*, 68: 3 (2003), 533-551.

Whitehead, Ian, „The Periplous", *Greece and Rome*, 34: 2 (1987), 78-85.

Whitehouse, David, „Sasanian Maritime Activity", în *The Indian Ocean in Antiquity*, ed. Reade, 339-349.

Whitman, Walt, *Leaves of Grass*, Philadelphia: David McKay, 1891.

Whitmore, John K., „The Rise of the Coast: Trade, State and Culture in Early Dai Viet", *JSEAS*, 37: 1 (2006), 103-22.

Wickham, Chris, *The Inheritance of Rome: A History of Europe from 400 to 1000*, New York: Viking, 2009.

Wicks, Robert S., *Money, Markets, and Trade in Early Southeast Asia: The Development of Indigenous Monetary Systems to AD 1400*, Ithaca: Southeast Asia Program, 1992.

Wiener, M.H., „Isles of Crete? The Minoan Thalassocracy Revisited", în *Thera and the Aegean World*, vol. 1: *Archaeology*, ed. D.A. Hardy, 128-161, Londra: Thera Foundation, 1990.

Wilkinson, J.C., „Oman and East Africa: New Light on Early Kilwan History from the Omani Sources", *International Journal of African Historical Studies*, 14: 2 (1981), 272-305.

Wilkinson, J.C., „A Sketch of the Historical Geography of Trucial Oman Down to the Beginning of the Sixteenth Century", *Geographical Journal*, 130 (1964), 337-349.

Wilkinson, J.C., „Suhar (Sohar) in the Early Islamic Period: The Written Evidence", în *South Asian Archaeology 1977*, ed. Maurizio Taddei, 888-907 (1-21), Napoli: Istituto Universitario Orientale, 1979.

Wilkinson, Toby A.H., *Early Dynastic Egypt*, Londra: Routledge, 1999.

Willan, Thomas Stuart, *The Early History of the Russia Company, 1553-1603*, Manchester, UK: Manchester University Press, 1956.

William of Tyre, *A History of Deeds Done Beyond the Sea*, traducere de Emily Atwater Babcock şi A.C. Krey, 2 vol., 1941; reprint, New York: Farrar, Straus & Giroux, 1976.

Williams, David M., „The Extent of Transport Services' Integration: SS *Ceylon* and the First «Round the World» Cruise, 1881-1882", *International Journal of Maritime History*, 14: 2 (2003), 135-146.

Williams, Frances Leigh, *Matthew Fontaine Maury: Scientist of the Sea*, New Brunswick: Rutgers University Press, 1963.

Williams, Glyn, *The Prize of All the Oceans: The Dramatic Story of Commodore Anson's Voyage Round the World and How He Seized the Spanish Treasure Galleon*, New York: Viking, 1999.

Williams, John Bryan, „The Making of a Crusade: The Genoese Anti-Muslim Attacks in Spain, 1146-48", *Journal of Medieval History*, 23: 1 (1997), 29-53.

Wills, John E., Jr., „Maritime China", în *From Ming to Ching: Conquest, Region, and Continuity in Seventeenth-Century China*, ed. Jonathan D. Spence şi John E. Wills, Jr., 201-238, New Haven: Yale University Press, 1979.

Wills, John E., Jr., „Relations with Maritime Europeans, 1514-1662", în *The Cambridge History of China*, vol. 8: *The Ming Dynasty, 1368-1644*, partea a II-a, ed. John King Fairbank, Denis C. Twitchett şi Frederick W. Mote, 333-375, Cambridge: Cambridge University Press, 1998.

Wilson, Woodrow, „President Woodrow Wilson's Fourteen Points, 8 January, 1918", Avalon Project, Yale Law School, http://avalon.law.yale.edu/20th_century/wilson14.asp.

Winius, George D., „The Enterprise Focused on India: The Work of D. Joao II", în *Portugal, the Pathfinder*, ed. Winius, 89-120.

Winius, George D., „The *Estado da India* on the Subcontinent: Portuguese as Players on a South Asian Stage", în *Portugal, the Pathfinder*, ed. Winius, 191-212.

Winius, George D., „Portugal's Shadow Empire in the Bay of Bengal", în *Portugal, the Pathfinder*, ed. Winius, 247-268.

Winius, George D. (ed.), *Portugal, the Pathfinder: Journeys from the Medieval Toward the Modern World, 1300 – c. 1600*, Madison: Hispanic Seminary of Medieval Studies, 1995.

Wink, André, *Al-Hind: The Making of the Indo-Islamic World*, 3 vol., Leiden: Brill, 1996-2002.

Winstedt, Richard, de Jong, Josselin, P.E. De, „The Maritime Laws of Malacca", *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, 29: 3 (1956), 22-59.

Winthrop, John, *The Journal of John Winthrop, 1630-1649*, ed. Richard S. Dunn, James Savage şi Laetitia Yeandle, Cambridge: Harvard University Press, 1996.

Wise, Stephen R., *Lifeline of the Confederacy: Blockade Running During the Civil War*, Columbia: University of South Carolina Press, 1988.

Wokeck, Marianne Sophia, *Trade in Strangers*: *The Beginnings of Mass Migration to North America*, University Park: Pennsylvania State University Press, 1999.

Wolters, O.W., *Early Indonesian Commerce: A Study of the Origins of Srivijaya*, Ithaca: Cornell University Press, 1967.

Wood, Alfred Cecil, *A History of the Levant Company*, New York: Barnes & Noble, 1964.

Woodward, David, „Medieval Mappaemundi", în *The History of Cartography*, vol. 1: *Cartography in Prehistoric, Ancient, and Medieval Europe and the Mediterranean*, ed. J.B. Harley şi David Woodward, 286-370, Chicago: University of Chicago Press, 1987.

Woodward, David (ed.), *The History of Cartography*, vol. 3: *Cartography in the Renaissance*, Chicago: University of Chicago Press, 2007.

Woodward, David, *The Russians at Sea: A History of the Russian Navy*, New York: Praeger, 1966.

Worcester, G.R.G., *The Junkman Smiles*, Londra: Chatto & Windus, 1959.

Worcester, G.R.G., *The Junks and Sampans of the Yangtze*, Annapolis: Naval Institute, 1971.

Worrall, Simon, „China Made: A 1,200-Year-Old Shipwreck Opens a Window on the Ancient Global Trade", *National Geographic*, 215: 6 (2009), 112-122.

Wright, Arthur F., *The Sui Dynasty*, New York: Knopf, 1978.

Xenophon, *A History of My Times*, traducere de Rex Warner, New York: Penguin, 1979.

Xuanzang, *Si-yu-ki: Buddhist Records of the Western World*, traducere de Samuel Beal, 1884; reprint, New Delhi: Oriental Books, 1969.

Yenne, Bill, *Guinness: The 250-Year Quest for the Perfect Pint*, New York: Wiley, 2007.

Yijing [I-Tsing], *A Record of the Buddhist Religion as Practised in India and the Malay Archipelago (AD 671-695)*, traducere de Junjiro Takakusu, 1896; reprint, New Delhi: Munshiram Manoharlal, 1966.

Yi Sun-sin, *Imjin Changch'o: Admiral Yi Sun-Sin's Memorials to Court*, traducere de Tae-hung Ha şi Sohn Pow-key, Seul: Yonsei University Press, 1981.

Yoshida, Mitsuru, *Requiem for Battleship* Yamato, traducere de Richard H. Minear, Seattle: University of Washington Press, 1985.

Young, Gary K., *Rome's Eastern Trade: International Commerce and Imperial Policy, 31 BC – AD 305*, New York: Routledge, 2001.

Yu Huan, *The Peoples of the West: From the* Weilue*, a Third Century Chinese Account Composed between 239 and 265 CE*, traducere de John E. Hill, septembrie 2004, http://depts.washington.edu/uwch/silkroad/texts/weilue/weilue.html.

Yun, Lisa, Laremont, Ricardo René, „Chinese Coolies and African Slaves in Cuba, 1847-74", *Journal of Asian-American Studies*, 4: 2 (2001), 99-122.

Zeidler, James A., „Maritime Exchange in the Early Formative Period of Coastal Ecuador: Geopolitical Origins, Uneven Development", *Research in Economic Anthropology*, 13 (1991), 247-268.

Zhao Rugua – vezi Chau Ju-kua.

Zheng, Yangwen, *China on the Sea: How the Maritime World Shaped Modern China*, Leiden: Brill, 2012.

Zhuang Guotu, „The Impact of the International Tea Trade on the Social Economy of Northwest Fujian in the Eighteenth Century”, în *On the Eighteenth Century as a Category of Asian History*, ed. Blussé şi Gaastra, 193-216.

Zosimus, *New History*, traducere de Ronald T. Ridley, Canberra: Australian Assoc. for Byzantine Studies, 1982.

Zurara, Gomes Eanes de, *The Chronicle of the Discovery and Conquest of Guinea*, traducere de C. Raymond Beazley şi Edgar Prestage, 2 vol., Londra: Hakluyt, 1896-1899.

Index

Paginile în italice sînt trimiteri la legendele ilustraţiilor.
Abadan 233, 248, 441
Abbott, John 420
Abd Allah 198
Abd al-Malik ibn Maruan 152
Abd er-Rahman I 188
Abd er-Rahman al II-lea 195-197, 214
Abd er-Rahman al III-lea 189, 191
Abdul Ghafur 374-375
Abdullah Wassaf 313
Abi Sufyan 187
aboliţionişti 392-393
Abraham ben Jacob 217
Abraham ben Yiju 305
Abu al-‘Aziz Mansur 292
Abu al-Abbas 232
Abu al-Abbas as-Saffah 231
Abu Djafar al-Mansur 231-232
Abu Zayd 240-241, 246, 249, 258
Abukir 402-403
Abusir 70, 495 n. 89
Abydos (Asia Mică) 193
Abydos (Egipt) 61-62, 64, 485 n. 6
Academia Navală de la Sankt-Petersburg 403
Acapulco (Mexic) 338, 341, 390
Acarnienii (Aristofan) 110
Aceh 347, 347, 352, 372, 401, 512 n. 106
Acordul privind conservarea şi gestionarea populaţiilor transzonale şi a stocurilor de peşti mari migratori 478

Acra (Israel) 92, 195, 274, 278, 280, 353n.
Actium, Bătălia de la 146
Actium, peninsulă 128
Actul de Unire (1707) 396
Adalia 193
Adam din Bremen 219
Adams, William 371
Aden 92, 230, 237, 246, 366, 429
chinezii şi 310-311
comerţul 153, 234, 240, 305-306, 313
distanţe de la 141, 144, 152
otomanii şi 346-347
portughezii şi 326, 335, 344, 346
Aden, golf 70, 306
Adrianopol, Tratatul de la 405
Adventure 410
Aelia Isidora 148
Aelia Olympias 148
Aelius Gallus 146, 154
Aelmere 210-211
Æthelred I 212
Æthelred al II-lea 220-222
Afganistan 135, 138, 142, 231, 480-481
Afonso I, rege al Portugaliei 276
Afonso al V-lea, rege al Portugaliei 325
Afonso, rege al Congoului 342
Africa 42, 70, 230, 321, 342, 348n.
boli din 51, 53, 316
circumnavigaţia 99-101, 140, 145, 280, 327, 364
comerţul cu sclavi din 53, 326, 393, 395, 431, 445
comerţul european şi 327, 339
corăbii şi nave din 64, 155, 412
geografia 50, 61, 69, 141, 317, 327n.
în Antichitate 144-146, 149
portughezii şi 276, 324-326, 341-342, 347, 358
şi comerţul asiatic 155-156, 303, 503 n. 18
vezi şi Africa de Est; Africa de Nord; Africa de Sud
Africa de Est 35, 346-347, 375, 423, 494 n. 31
chinezii şi 296, 303, 310, 314-315
comerţul 143, 145-147, 152, 234-237, 249, 308
comerţul de sclavi în 236-237, 374
exporturi din 144, 147, 156, 233, 246-247

Islam şi 152, 237, 308, 324
nave ale 64, 153, 155
portughezii în 326, 334, 343, 352
Africa de Nord 181, 232-234, 281, 292, 465
bizantinii şi 185-188
comerţul de cereale în 112, 132-133, 198, 274-275
europenii în 209, 214, 318-319, 353, 397
importuri şi exporturi 199, 276, 285
islamul în 187-190, 231
italienii şi 270, 272-273, 276, 279
în Antichitate 99, 114, 119-124, 129
nave şi marinari 66, 195, 322
Africa de Sud 50, 155, 325, 331, 401, 430, 522 n. 50
Africa de Vest 94-95, 276, 317, 386, 400, 473
comerţ cu sclavi 321, 326, 341-342
portughezi în 323-325, 342, 366
Afrodita 96, 116
Afzelia bipindensis 246
Agamemnon 85
Agatharchides din Cnidus 143-146, 494 n. 37
Aghlabizi 188-190, 195, 197
Agrippa, Marcus Vipsanius 128-130
Agrippina 131
Ahmedabad 79
Ahmose 73
Ahwaz 232
Aigues-Mortes (Franţa) 285, 290
Airey, George 443
Aiubizi 276-277
Ajanta, nava de la 154, 176
Akka *vezi* Acra
Akkad 77-79, 82, 232
Akrotiri (Santorini) 84-85
Aksum 151-152, 234
Al Doilea Război Mondial 120, 434, 442, 450, 460, 464, 466, 468, 475, 477-478, 480
Alabama 446
Alalia, Bătălia de la 114
Alashiya (Cipru) 83, 87
Alaska 48-49, 54-56, 408, 410, 450
Alaska, peninsulă 408, 410
Alaun 197, 285, 289
Albania 124, 193, 272, 289

Albany 380, 416-417
Albuquerque, Afonso de 343, 370
Alcáçovas, Tratatul de la 326, 331-332
Alcibiade 108
Alcuin 212
Alexandria 116
Alexandria 232, 304, 402, 419, 428, 471
arsenalul din 194-195, 357
comerţul cu grîne al 117, 130-132, 198
comerţul din Oceanul Indian şi 145-146, 147-148
comerţul mediteranean şi 277, 279, 292
întemeierea 113, 116
mirodenii la 299, 344-345, 347, 352
musulmanii şi 186-187, 190
veneţienii şi 199, 289, 347, 352, 361
Alexandru al VI-lea, papă 332
Alexandru cel Mare 61, 117, 119, 186
cuceriri ale 112-115, 143
şi Oceanul Indian 140, 142, 144, 153, 161
Alexios I 272-274, 277
Alfons al VI-lea 275
Alfred cel Mare 204, 214, 222
Alger 357
Algeria 131, 187n., 196, 276
Ali ibn al-Husayn 235
Ali Paşa 361
Ali Paşa, *muezzinzade* 361
Alianţa Anglo-Japoneză 451, 454, 459
Alkmaar 367
alla sensile 289, 358
Almeida, Francisco de 343, 481
Almería 196, 275-276
al-Mina, port 95, 274
Almohazii 275-276
Almoravizii 275
Alpi 123, 207
Altmuhl, rîu 211
Álvares, Pedro 322, 334
Alvise da Cadamosto 324
Amalfi (Italia) 189, 203, 270
aman 292, 353
Amasra (Turcia) 193, 345

Amazon, fluviu 49, 51, 332, 375
Amazonia 50-51
ambarcaţiuni fluviale 62, 137, 177-178, 356, 470-471
asiatice 137, 177, 297
  europene 226, 228, 470, 403-404
ambarcaţiuni oceanice 466
ambarcaţiunile de pe Lacul Newnan's 54, 57
ambonezii 370
America Centrală 38, 53, 333, 448, 452
America de Sud 63, 333, 454, 463
Europa şi 332-333, 340, 362-363, 375-377, 429-430, 438
  precolumbiană 42-43, 48-53
amerindenii Chumash 57-58
Amiens, Tratatul de la 402
Amiralitatea 408, 413, 419, 429, 441, 457
Ammurapi 87-88
Amoco Cadiz 476
Amon 71, 89
Amon-Ra 89-90
amoriţi 82
Amoy (Xiamen, China) 406, 426, 443
Amphipolis (Grecia) 108, 112
Amr ibn al-As 187
Amsterdam 386, 414, 437
comerţul 355, 364, 367
Amudaria 231, 253
amulete 86
Amundsen, Roald 438
An Lushan 255-256, 259, 261, 266
Analectele lui Confucius 161
Anatolia 75, 95, 274, 345
hitiţii din 74, 82, 87-88
  în Antichitate 78, 84, 99-100, 108, 140
Anaxicrates 142-143
Ancona 119
ancore 67, 86, 184, 216
Ándalus, al- 187, 197, 199, 275
colonizarea musulmană 188, 190-191
puterea navală a 194-195, 213-215
Andhra Pradesh 135, 239
andină, civilizaţie 49-51
Andrew Jackson 424

Andronic I 276-277
Angevin, regat 279, 286, 287, 289
Angkor Thom (Cambodgia) 177, 268, 302
angli 204, 219, 226
Anglia 228, 316. 353, 355
coloniile din Caraibe ale 374, 376, 380, 393, 397-400, 425
coloniile nord americane ale 377-381
comerţul asiatic al 366, 369, 371-375, 405-406, 414
comerţul european al 281, 283, 285
în epoca vikingă 211-214, 220-223
războaiele francezilor şi spaniolilor cu 286, 363-364, 391, 396-398, 400-403
războaiele olandezilor cu 384-387, 396
Revoluţia Americană şi 398-401
vezi şi Marina Regală Britanică
Anglo-Persian Oil Co 441
anglo-saxoni 205, 459
în Anglia 206, 212, 214, 219
Angola 50, 158
annona 132, 198, 492 n. 71
Ansgar, sfînt 213
Anson, George 389-390
Antarctica 50, 410, 436, 438-439
antigonizi 113, 115, 117
Antigonos 117-118, 121
Antilia 328
Antioh al III-lea, cel Mare 124-125, 142
Antiohia 186, 272, 274
Antium (Italia) 119
Antoninus Pius 167
Antwerp (Belgia) 354-355, 364, 414
Anzi, munţi 49, 52, 340
Apalaşi, munţi 56
Appian 126
Apulia 272
Aqaba, golf 92, 143, 306
Aquitania 285
arabă, limba 159, 184, 237, 313, 324, 331
termen 36, 141, 202n., 235, 249, 292, 306
texte 194, 198, 213, 242, 295, 308
arabi 143, 186, 188, 231, 243
mările musonului şi 148, 251, 295, 349, 375
Mediterana şi 189, 280

navigaţia 194-196
vezi şi Dar al-Islam; Dashi
Aragón, regat 278-279, 326
aramaica 331
arawak 48, 332
Arctic (vas cu abur) 420-421, 431
Arctic 42, 55-56, 438-439
Ardaşir 151
Ardnamurchan, peninsulă (Scoţia) 502 n. 95
Argentina 52, 336, 430, 473
argint 166, 220, 277, 327
american 38, 338, 340-341, 355
comerţul antic cu 71-73, 89, 94-95, 105, 107, 117, 123, 125, 142, 148
chinezii şi 168, 299, 338, 349-350, 372
exportat în Asia 149, 167, 354, 372, 405-407, 425-426
în comerţul medieval 198, 217, 220, 228, 284, 299, 312
jefuit de pe nave 362, 374--376, 383
monede 82n., 151-152, 237n., 302, 312, 373n.
Argo 98
Arguin (Mauritania) 324
Arhanghelsk (Rusia) 356, 403
Arhimede 116
Arhipelagul Danez 205, 284
Arica (Chile) 341, 362
Arikamedu 148, 154
Aristagoras 37
Aristofan 110
Aristotel 110-111, 115
Arktika 480
Armada del Mar Océano 364
armada din Flandra 376, 382
armata continentală 401
Armenia 95, 235
Armenia Ciliciană 271, 280
armenii 280, 405
Armistiţiul de 12 Ani 369
Armory Show (1913) 428, 435
Armstrong, Mitchell & Co 440
Army Corps of Engineers, SUA 417
Arnarson, Ingólf 215
Arnold, Benedict 400
arsenale 271

Arsenalul lui Philon 110
Arsinoe 144-146
Art Deco, stil de pachebot 434
Artabanus 104
Artaxerxes 108
Artemisa 106-107
Artemisium, cap 105-106, 110
Arthasastra (Kautilya) 135-137, 142
Articolele de Război 403
aruncări peste bord 170, 199-200, 202-203, 292
Arvad, Aradus 92-93, 95
Ascalon (Israel) 88, 274
Asia Centrală 79, 233, 280, 297, 313
budism în 137, 177
China şi 168, 230, 252, 255, 260
Drumul Mătăsii prin 157, 167, 207, 230
Islam în 152, 230-232
Asia de Sud-Est 43, 134, 244, 309, 372
Africa şi 156, 503 n. 18
bani în 312, 348n
budismul în 137-138, 170-171, 186, 239, 241, 308
China şi 157, 165, 177, 253, 256, 301, 303-304,
colonişti chinezi în 160, 303, 350, 406
europeni în 358, 368-370, 372, 518 n. 4
exporturi 138, 149, 165-167, 180, 244, 374
formarea statală în 167, 241-243, 269
geografia 58, *141*, 157-159
India şi 149, 240, 246
islamul în 239, 308-309, 349
japonezi în 371, 466-467
misiuni comerciale din 169, 172, 231, 295, 345-346
nave din 47, 153-156, 175, 177, 247-248, 267-268,
negustori chinezi în 260, 261, 265-266, 295, 425
Oceania colonizată dinspre 44-45
Oceanul Indian şi 134, 156, 238, 241
reţele de comerţ din 160, 166, 180, 230-231, 302
străini în 3-4, 251, 312, 338, 346, 511 n. 49
vorbitori de austroneziană în 44, 157, 159
Asia Mică 76, 132, 140, 195, 209, 277
bizantinii şi 190, 193, 221, 230
exporturi 117, 197, 285
în Antichitate 59, 70, 75, 84-85, 113, 126

Asiria 74, 93-95, *93*, 100, 114
Askold 216
Ašoka 138, 144
Aspero (Perú) 50
Aspinwall, W.H. 422
Assuan 59, 61, 69, 73, 144, 234
mine de piatră lîngă 66-67, 69
Astrahan (Rusia) 356, 440
astrolab 322
Asturia 275
Aşezarea de Răsărit 218-219
Atena, oraş 36, 97-98, 121-123, 184
clasică 84, 102-111, 114
Atena, zeiţă 99, 110
Athos, peninsulă 104-105
Atica (Grecia) 104-109, 132
Atlantic Neptune (Des Barres) 414
Atlantic, Bătălia 463, 465
Atlasul Catalan din 1375 318
Atlit, pintenul de la 101
atoli 45-47
Au Co 160
Augusta Victoria 436
Augustin, sfînt 118
Augustus 127-130, 147-149, 208
aurii 149
Australia 43, 49, 424, 474
europenii în 408-411, 429-431
rute către 398, 419, 429, 435, 472
austrieci 459
austro-asiatic 159
austronezian 44, 155, 157, 159-160, 177, 235, 370
Austro-Ungaria 429, 453
avari 186, 211
Avaris 73, 89
Avery, Henry 374-375, 377, 388
aviaţie navală 460
Aydhab 234, 249, 306
Ayutthaya 302, 309, 312, 349, 406
Azerbaidjan 217, 232
Azore 328, 331, 361-362, 364
portughezii şi 318, 323, 326, 332

Azov (Rusia) 280, 403
Bab el-Mandeb 43, 144, 197, 345
Baffin, William 438
Bagdad 78, 190, 236, 239, 304
ascensiunea şi decăderea 232-234, 255, 306
Bahamas 48, 53-54, 330, 340, 400, 514 n. 59
Bahia (Brazil) 342, 358, 376
Bahr al-Zulamat 36
Bahrain 75, 78, 80, 142, 230, 237, 495 n. 69
Baiae 130-131
baidarca 55
Baku 217, 440
Baladhuri, al- 231-232
Balcani 87, 124-125, 357, 405
Balduin, conte de Flandra 277
Bali 39, 154, 370
Ballin, Albert 433-434, 436
balsa 52-53
Banbhore (Daibul) 151
Bancul Gabbard, Bătălia de la 385-386
Bangkok (Thailanda) 165, 302
bani pentru corăbii 384
bania 240-241, 516 n. 43
Banks, Joseph 48, 409-410
Banten (Java) 366-367, 372
bantu, limba 155, 235
baochuan 315
Barbados 376, 398
Barbarikon (Pakistan) 146
Barbarossa *vezi* Frederic I; Chareid-din
Barcelona (Spania) 123, 188, 273, 275-276
legi maritime din 202, 320
Bardi, bancă 318
Barentsz, Willem 379
Baret, Jeanne 409
baris 67
barje 271, 287, 379, 403, 465
de la Blackfriars 209, 226
egiptene 66-67, 69, 89, 486 n. 20
Barkal, stelă 73-74
Basilica San Marco 199, 277
Basra 140, 231, 236, 239, 248

ca port 232-234, 237-238, 345-346
batavi 208
Batavia (Jakarta) 367, 369-371, 406-409, 427, 471
bayasira 239
Bayeux, Tapiseria de la 223, *224*
Bayon, templu 177, 268
Bayonne (Franţa) 279, 281, 288
bărci cusute 52, 504 n. 66
(dez)avantaje ale 247, 313
în Asia 153, 155, 177, 267
în Oceanul Indian 153, 246-247, 314,
materiale folosite pentru 52, 56-57, 505 n. 68, 512 n. 101
bărci de salvare 421-422, 477
bărci metalice 421
Bătălia Catargelor (Dhat al-Sawari) 187, 191, 197
Bătălia din ziua Sfîntului Iacob 386
Bătălia pentru Anglia 466
Beach, Edward L. 460
Beachy Head (Bévéziers), Bătălia de la 396
Beagle, HMS 438
Beaufort, Francis 423, 438
Beaufort, scara 423
Beda 220
beduini 276
Beechey, Frederick William 438
Beijing 160, 172, 259, 350, 370
capitală 173, 294, 311
Beirut (Liban) 83, 280
Beiyang, baza navală 449-450
Belisarius 186
Belitung, epava de la 246, 251-252
Bellingshausen, Faddei Fadeevici 438
Beltul Mare 218
Benavides, Don Juan de 376
Benevento, ducat de 189
Bengal 135, 244, 309, 348
bumbacul din 313, 415, 414
Compania Indiilor de Est şi 397, 418
conducători ai 239, 308, 374
străini în 243, 310
Bengal, golf 146, 156, 244-245, 335
budişti în 137, 170

chinezi în 165, 310
comercianţi din 35, 139, *154*, 239, 348-349
mediul din 134-135, 138, 141
porturile din 149, 242
Benjamin din Tudela 306, 313
Benson, William S. 459
Benz, Karl 440
Beowulf 211
Berardi, Giannoto 329
berberi 188, 190, 195-196, 275, 317
Berenike (Egipt) 144-145, 147-148
Berezan (Ucraina) 99
Bergen (Norvegia) 281, 283-284
Bering, strîmtoare 49, 407-408, 410, 438-439
Bering, Vitus 408
Beringia 49
Bermuda 400, 463
Bharuch 138-138, 149, 154
Bhatikabhaya 147
Bhujyu 135, 152
Biblia 77, 83, 92, 318
Biblos 69, 73, 83, 87, 89-90, 92-93, 95
Bienville, Sieur de 378
Bihar 313, 405
Bindusara 135-136, 142
bireme *93*, 101-102, 146, 208
Birka 204-205, 210, 213, 215-217
birmani 251
Birmania păgînă 245, 302
Birmingham, USS 460
Biscaya, golf 101, 206-208, 214, 279, 285, 383
Bismarck, arhipelag 43-44
Bizanţ 207, 215
în Antichitate 91, 102, 112, 118, 185
Bjarni Herjolfsson 219
Björn I 214
Black Ball Line 418
Black Book of the Admiralty 320
Blackfriars, barja de la 209, 226
Blaeu, Willem 414
Bligh, William 392
blocade 386, 427, 448-449, 452

în Antichitate 106-107, 113, 117, 122-123
lege şi 428, 445, 456-457
modernitate timpurie 346, 388, 390-391, 398, 402
Blue Funnel Line 428
Boccaccio 278, 317-318
Bodhisattva 138-139, 154
Bohai (Perhae), regat (Coreea) 254
Bohai 161-162, 254, 257
bohra 374
Bojador, cap 324, 513-514 n. 30
boli 379, 401, 409
ale echipajului 336, 341, 380, 390-392, 442
răspîndite de nave 48, 51, 53, 280-281, 293, 316
Bolivia 51-52, 340
Bombay 154, 373-374, 429
vezi şi Mumbay
Bombay, marina militară din 398
bord liber 54, 97, 225, 359, 432, *432*
Bordeaux 207, 279, 281, 285, 462
Borneo 44, 155, 159-160, 170
chinezii şi 297, 304, 406
Bornholm, Bătălia de la 360
Borobudur 177, 247, 267
Borodino, serie de crucişătoare 434
Bosfor 117-118, 345, 404, 443
bizantinii şi 185-186, 228
Boston 399, 407, 422, 424, 437
în perioada colonială 376, 379-381, 398, 412
Boston Atlas 424
Boston Tea Party 399
Botany, golf 409-411
Bougainville, Louis Antoine de 42, 408, 438
Bougie 276, 279
Boulogne 208
Boulton, Matthew 416
Bounty, HMS 392
Boyne, fluviu 215
brahman 137, 166, 240, 264, 493 n. 15
brahmanism 170
Brahmaputra, rîu 135, 149
Brantas, fluviu 243, 302
Brassey, Lady 435, 437

Braudel, Fernand 37
Brazilia 50, 375-376, 428-430, 435, 439, 444
portughezii în 332, 334-336, 342, 348, 358, 382
Bremen 219, 281-282, 288, 290, 430, 433
Bremen 434
Bremerhaven 470
Brest (Franţa) 390-391, 397-398, 462
Bretania 101, 207-208, 222, 225, 378, 383, 476
breton 476-477
Brett, Edwin 437
brigantina 359
Bristol 219, 281, 319, 377, 418-419
Britannia 420
British & American Steam Navigation Co 418
Broach 139, 372
Broighter, barca de la 225
Brooklyn, NY 470
Brueys d'Aiguïlliers, François Paul 401-402
Bruges 283, 285, 293, 354
Brunanburh, Bătălia de la 220, 222
Brunel, Isambard Kingdom 418, 429
Bucintoro 271
Buddha 138, 170-171, 215
budism 137, 231, 240, 245, 251, 263, 299, 304
călugări 170-171, 238-240, 242, 264, 297, 504 n. 15
comerţul şi 138, 180, 252, 263, 493 n. 15
în China 172, 174, 177, 256, 258
în Japonia 254, 256-257, 350
răspîndire a 137-138, 157, 171, 180, 186, 243
temple 179, 240, 245, 247, 257, 308, 312
Budomel, rege 324
Buenos Aires (Argentina) 341
Buffalo, NY 417, 473
Bug, rîu 99, 207
bugi 370, 406
buhar 307
buizi 233
bule papale 325, 332, 338
bulgari 188
Bunei Speranţe, cap 337, 346, 407
distanţe via 335, 451, 473
ocolirea de Dias 327, 329

ocolirea de Gama 280, 334, 339
Burgundia, ducat al 205, 207, 229, 354
Busan 174, 351, 450, 467
busolă 294, 320, 412, 422, 443
dezvoltarea 298, 320-321, 422
Buto 61-62, 69
Buzurg ibn Shahriyar 237, 304
Bylot, Robert 438
Byng, John 403, 523 n. 62
Byron, John 408
Cabot, John 219, 377
Cabot, Matthew 479
Cabral, Pedro Álvares 322, 334-335
Cadamosto, Alvise da 324, 514 n. 32
Cádiz 91, 94, 275, 279, 293, 397, 402
vezi şi Gadir
Caesar, Iulius 127-128, 130, 208, 225
Caffa 280
caiac 55-57, 328
Cairo 304-305, 307, 344, 346, 485 n. 6
Calabria 98, 193, 272, 278
Calais 281, 284, 363
Calcutta 374, 405, 419
calea ferată transsiberiană 450
Calicut 315, 345-346, 349
portughezii în 310, 326, 334-335, 344
Califatul Abbasid 231-233, 239, 252, 255, 308
şi Mediterana 188-191, 338
Califatul Omeiad 188-190, 195-196, 230-231, 275
California 38, 49, 57-58, 410, 435, 454
goana după aur 422-424
Callao 341, 362
Callias, Pacea lui 108
Callixtus al III-lea 318-319
Cam Rahn, golf 261
Cambay 79, 345-346, 349, 372
Cambodgia 157-159, 166, 268, 314
nave din 178
vezi şi Funan
Camões, Luíz Vaz de 337
Campania 119-120, 130
campanii amfibii 89, 161, 192, 245

în secolul XX 464-465, 467
Canaan 61, 69, 73, 83, 87-88
Canada 38n., 42, 56-57, 378, 398, 430, 479
infrastructura în 417, 429, 438
canale 39, 347, 370, 415
chineze 157, 162-163, 172-173, 177, 180, 296
egiptene 99, 113, 140, 144-145, 198
europene 99, 105, 211, 387, 417-418
irigaţia 62, 76, 140, 151
Marele Canal 172-173, 253, 255, 257, 259, 298
navigaţia pe 63, 76-77, 177, 266-267
nord americane 417-418
Orientul Apropiat 76, 151, 232-233
Panama 448, 452, 454, 472
Suez 427-429, 435, 451, 453, 457, 472, 480
şi creştere internă 38, 180, 415
Tang 251, 253, 258-259, 265-266, 269
Yuan 296-297
Canalul Mînecii 207, 319, 429, 456
englezii pe 363, 396-397, 412, 476
francezii şi 285, 383, 396
piraţi şi corsari pe 286, 365
romanii şi 130, 208-210, 225
Candide (Voltaire) 523 n. 62
Cannanore (Kannur) 326, 343, 349
canoe 45, 47-48, 379
canoe dublă 47-48, 153
canoniere 445, 448, 452-453
canots de maître 57
Canterbury 214, 318
Cantino, planisferă 332
Canton 406-407, 414, 426
vezi şi Guangzhou
Canut 216
Cao Cao 168
Cão, Diogo 326
Cape Cod 56, 380
Cape Town 401, 505 n. 80, 522 n. 50
capitalism 371, 415
capitana 330
Capul Gelidonya, epava de la 86-87
Capul Horn 408-410

pasaje via 390, 407, 422, 424, 437
Capul Verde 310, 317, 325
caracă 322, 358-359
Caraibe 412, 436, 462-463, 473
europenii în 365, 374-375, 386, 398-402
migraţia către 380, 393, 436
pirateria în 374, 376, 381
precolumbiene 42, 48, 51, 53, 58
spaniolii în 330, 332, 451
Statele Unite şi 422, 448, 451, 454
caraibi 332
Caral 50
caravelă 322-324, 330, 333, 358
Caria 84, 100
Cariba 48
Carol I, duce de Anjou 278, 289
Carol I, rege al Angliei, 383-385
Carol I/V, împărat al Sfîntului Imperiu Roman 335, 337, 354-355, 368
Carol al II-lea, rege al Angliei 373, 378, 386-387, 437
Carol al II-lea, rege al Spaniei 397
Carol cel Mare 188, 205, 211-214
Carolina de Nord 368, 379, 381, 447
Carolina de Sud 381
Carolingiană, dinastie 189, 198, 211, 213
Carreira da India 358
Carron, turnătorie 388
Cartagena (Columbia) 340
Cartagena (Spania) 91, 123
Cartagina 91, 94, 101, 111-112, 185, 187
flota militară a 103, 113-114
îmbrăţişează comerţul maritim 203, 270
nave ale 115, 121-122, 145
Războaiele punice şi 114n., 115, 121-126
Roma şi 119-120, 131
cartaz 349
Cartea aşezării 215
Cartea cu lucruri ajutătoare pentru rînduielile navigaţiei (Ibn Majid) 249
Cartea de minuni a Indiei (Buzurg) 237
Cartea de navigaţie (Piri Reis) 345
Carthago Nova 123-124
Cartier, Jacques 368, 378
Carvajal, Gaspar de 51

Casa de la Contratación 340
cash, cupru 169n., 295
exportul de 296, 300, 302, 312, 315
Castilia 275, 317-318, 323
expansiunea spaniolă şi 275, 279, 329-330, 363
Castlereagh, viconte 452
Catalonia 275, 279
catamarane 115-116
catapulte 115-117, 196, 223
Cato 126
catran 57, 210, 381
Caucaz, munţii 75, 231, 443-444, 457
Cavalerii din Ordinul Ospitalierilor 345
cărbune 285, 412, 424, 473
pentru nave 419, 427-429, 441
Cele mai bune diviziuni pentru cunoaşterea lumii (al-Muqaddasi) 7, 249
Cele Trei Defileuri 162, 177, 267
Centurion, HMS 390, 408
ceramică 44, 48, 51, 53, 64, 76
chineză 236, 252, 263, 269, 295-296, 314
şi arheologia 118, 132, 235-236, 485 n. 10
cercul polar arctic 205, 208, 224, 408
Ceuta 186, 195, 199, 276, 279, 304
Portugalia şi 323, 325
Ceylon (vapor cu abur) 436
Ceylon (vas cu pînze) 430
Ceylon *vezi* Sri Lanka
Chaired-din „Barbarossa” 357
Chalkis 98
Challenger 438
Chalukya, regat 238-239, 308
cham 166, 171, 261
Champa 243, 245, 262-263, 269, 310
Champagne, tîrguri 271
Champlain, lac 400, 417
Champlain, Samuel de 378
Chancellor, Richard 355
Chandragupta 135-137, 142-143
Chang Jiang 162n
Chang'an 254, 256-260, 263-264
canale şi 157, 163, 172, 253, 255
capitală 162, 172, 251, 256

Changsha (China) 252
Chao Cuo 161
Chao Phraya, fluviu 158, 165, 302
Charax Spasinou, 142-143, 151, 167, 232
Charleston 381, 393, 422, 446, 455
Charybda 98
Chatham (Anglia) 359, 386, 390
Châtillon, Reynald de 306
Chaucer, Geoffrey 318, 322
Chaul, Bătălia de la 343
Chavín de Huantar 50
Chen, dinastie 172
Chera 137, 149, 239
Chesapeake, golf 379-380, 400, 412
Chesapeake, USS 447
Chicago (Illinois) 435-436, 473
Chilcheonryang, Bătălia de la 352
Childers, Erskine 454
Chile 340, 435, 439, 455
precolumbiană 50, 52, 57-58
China 37, 43-44, 134, 137, 157
Africa de Est şi 296, 303, 310, 314
comerţul maritim al 262-265, 294-303, 309-312, 405-407
din secolul al VIII-lea pînă în secolul al III-lea î.e.n. 160-165
din secolul al III-lea pînă în secolul al VI-lea e.n. 168-169
dinastia Song 240, 246, 251n., 258, 260, 262-263, 265, 269, 294, 296-297, 303
dinastia Sui în 169, 172-175, 252
dinastia Tang în 169, 175, 180, 251-259, 265-267
dinastia Yan în 296-303, 309
geografia maritimă a 157-160
Chlocilaicus (Hygelac) 211
Chola, regat 137, 149, 230, 240, 244-245, 295, 308
Chosroes I 152
Churchill, Winston 441-442, 457, 465, 467
Cicero 126-127, 130, 284
Ciclade 84, 103, 114, 189
ciclopi 98
Cilappatikaram (sau *Povestea unei brăţări de gleznă*) (Ilanko) 149-150
Cilicia 115, 126-127, 187
Cinci Dinastii şi Zece Regate 259
Cinci Reglementări din 1759 406
Cinque Ports 286

Cipango 330
Cipru 108, 117-118, 199, 271, 361
cherestea 95, 108, 115, 197
cupru şi 83, 86, 108
fenicienii şi 93-94, *93*, 96, 102
în Epoca bronzului 84-88, 90
musulmanii şi 181, 187, 189, 274
navigaţia şi 132, 271
regulile condominiumului ale 187, 189, 191
vezi şi Alashiya
Cirene 99
Cirus cel Mare 103, 140
Ciuta de aur 362
Civilis, Gaius Julius 208
Civitavecchia 114, 131
cîrmă 228, 330
centrală 177, 247, *283*, 288, 290, 301
laterală 68, 81, 85, 97, 154, 175, 177, 182, 226-227, 247, *283*
Clark, William 54
Classis Britannica 208
Classis Germanica 208-209
Claudia, colonie 208
Claudius 131-132, 147, 208
Clement al VII-lea 368
Cleopatra 128-129, 146
climat 49, 158, 378-379
încălzirea climatică 212, 480
sănătatea şi 378-379, 390-391
clipere chinezeşti 238
Clos des Galées 286
Clysma 151, 234, 427
Cnidos 127, 132, 143
Cnossos 84-85
Cochin (Kochi) 247, 335, 349
Coen, Jan Pieterszoon 370
cog 282, *283*, 287-288, 290, 322, 359
cohong (*gonghang*) 46
Coke, Sir Edward 127
Colbert, Jean-Baptiste 387-288, 396
Colhida 99
Collins, companie 419-422, 433
Collins, Edward Knight 420, 422

Coloanele lui Heracle 100
Colonia Capului 401
coloniae maritimae 119-120, 125
Colonna, Marcantonio 361
coloşii lui Memnon 67, 486 n. 22
Columb, Bartolomeu 329
Columb, Cristofor 36, 339-340, 356, 358
asociaţii 333-334, 337
în Caraibe 48, 330-333, 514 n. 59
mediul şi călătoriile 316, 327-333
nave ale 64, 322-323, 329-330, 518 n. 44
Columb, Ferdinand 53, 337
Columba, sfînt 212
Columbia 340, 454
Columbia, rîu 410
Columbia Britanică 49, 54, 407
Columbia Rediviva 407, 410
comerţ cu cai 95, 150, 168, 264, 324
spre India 150, 153, 240, 313, 343, 348
comerţ cu ceai 238, 399, 405-406, 430, 437
chinezesc 263, 405, 407, 414, 424, 425
comerţ cu elefanţi 143-144, 153, 263, 374, 494 n. 41
comerţ cu gheaţă 477
comerţ cu grîne
Alexandria şi 116, 129-132, 198
nord-african 112, 133, 198
comerţ cu piper 146-149, 305n., 307
chinez 298, 305, 308, 406-407
în modernitatea timpurie 323, 342, 347, 352, 354-355, 366-367, 372-374
medieval 198, 217, 240, 298, 314
comerţ cu sclavi 233, 236-237, 389, 431, 482
descris 199, 220, 390, 392-395, *394*
est-african 53, 71, 155, 236-237, 374
european 198-199, 209, 273, 280
în Americi 378, 412, 430, 445
în Antichitate 95, 99, 118, 146-147
în Asia de Nord-Est 257, 263
mediteranean 109, 148, 195, 217, 357-358,
precolumbian 53-54, 332
transatlantic 36, 326, 341-342, 376-377, 395, 515 n. 11
valoarea 148n., 202, 271-272, 494 n. 59
vest-african 323-324, 326, 341-342, 386

comerţ cu vin 84, 95, 184, 288, 392, 473
în Antichitate 68, 71, 73, 109, 118
european 184, 190, 285, 352, 355
francez 213, 220, 229, 285, 385
roman 132-133, 147, 209
Comisia Internaţională a Vînătorii de Balene 439
Comisia Maritimă, Statele Unite 466
Comisia pentru Energie Atomică 479
commenda 201-202, 292, 306
Commerson, Philibert 408-409
Comorin, cap 147
Comorin, regat al 241
Compania de blănuri ruso-americană 408
Compania de Construcţii Navale Mitsubishi 427
Compania Indiilor de Est 313, 356, 372, 399
cartografierea şi 414, 423
în China 425-426, 443
în India 372-375, 398, 405-406, 414
Compania Moscovită 356
Compania Olandeză a Indiilor de Est 319, 348, 356, 366, 376, 388, 391, 414, 522 n. 50
explorare şi 380, 408
în Asia 371-373, 375, 407
originea 356, 366
şi portughezi 368-369, 388
compartimente inundabile 178, 432, 453
Compasso de navigare, Lo 319, 321
Compton-Hall, Richard 456
Concepción 336, 362-363
condiţii de la bordul navelor 195, 401
echipaj 316, 432-433
în sicrie plutitoare 430
mîncare şi băutură 199, 390-392, 431
sclavi şi culi 389, 392-395, 431
spaţiu 199, 227, 431-432
vezi şi scorbut
Conferinţa Navală de la Londra 1930 459
confucianism 161, 254, 256, 261
şi comerţul 161, 172, 180, 310
Confucius 161
Congo, regat al 326, 340
Congres Internaţional de Geografie 438
Congresul Continental 400

Congresul Statelor Unite 399-400, , 416, 419-421, 452, 479
Conqueror, HMS 480
Consiliul societăţilor de asigurări 422
Consiliul societăţilor de asigurări din New York 422
Consiliul Superior Naval 359
Constans al II-lea 187
Constantin I 185
Constantin al VII-lea 197, 228
Constantinopol 184-186, 188, 192, 194, 232, 272
atacuri asupra 187-188, 191, 197-198, 292
comerţ la 193, 198-199
cruciadele şi 274, 277, 326
cucerirea 278, 326, 345
negustori italieni şi 189, 278, 280
ruşii şi 193, 216
străini în 184, 193, 277, 292-293
veneţienii şi 188, 199, 273, 277-278, 280
vezi şi Bizanţ; Istanbul
Constituţia Statelor Unite393
construcţia de nave 47, 95, 114, 131-132, 177
africane 63-65, 153, 155-156, 194, 322, 412
comerţul din Oceanul Indian şi 152-156, *154*, 245-248, 252, 313-314
în Asia de Est 174-180, *176*, 266-268, 297, 310, 314-315, 371
în Egiptul antic 60, 63-67, 76-77, 100
în Epoca bronzului 76, 80-81, 85-86, 487 n. 18
în Grecia antică 73, 96-97, 100-103, 105-107
în războaiele mondiale 452-454, 465-466
în Roma antică 116, 120, 122, 124-125, 131-132
în secolele XVI-XVIII 354, 356, 358, 360, 380, 382, 399-400, 403-404, 411
în secolul al XIX-lea 418-420, 427, 445-446, 449
medievale 180-184, 191-193, 195, 270, 272, 279, 287-291, 322
vikinge 224-228
containere 193, 469-474
contracte ale negustorilor 76, 78, 131, 148
medievale 199-202, 292
Convenţia de la Londra din 1841 443
Convenţia Canalului Suez 428
Convenţia Internaţională pentru Reglementarea Vînătorii de Balene 439
Convenţia internaţională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare şi efectuare a serviciului de cart 476
convenţii privind siguranţa vieţii pe mare (SOLAS) 477, 479
Cook, James 42, 48, 413-414, 438

călătorii ale 407, 409-410
Copenhaga 281, 284, 402-403
Coptos 61-62, 70, 144, 146, 148
copţi 186, 195
Corabia Punică 122
Coran 39, 194, 200, 252, 292
corabia statului 68-69, 486 n. 31
Córdoba 186, 188, 190-191, 196, 213-214, 275
Coreea 35, 157, 161, 258, 267, 296, 314
budism în 156-157, 174, 180
China şi 173-174, 179, 251, 253-254, 300-301, 310
comerţul 251, 253, 257, 263, 268
în Antichitate 497 n. 55
Japonia şi 157, 299, 351-352, 371, 450-451
Coreea, strîmtoare 158, 173, 268
Corint 91, 98, 105, 108, 124
Corint, golf 98, 128, 361
Corint, istm 105-106, 189
Corint, Liga 112
corinteni 98, 104, 108
Corinto 391
Cork (Irlanda) 215, 419, 437
Cornul Africii 70, 145, 234, 236, 305, 346
Cornul de Aur 185, 188, 193, 357, 508 n. 11
Cornwall 206-207, 476
Cornwallis, Charles 400
Coromandel, coastă 135, 309, 332, 335, 372-373
comercianţi către 149, 240
comercianţi din 241, 344
corsari 286, 340, 353, 365, 368, 376-377, 381-383, 385, 395, 398, 400, 445-446, 449, 455
barbari 357-359, 382, 398
Corsica 114, 121, 185, 189, 196, 278
Corte-Real, fraţii 378, 515 n. 80
Cortés, Hernando 340
corvus 122, 179, 491 n. 35
Cosmas Indicopleustes 150
Covilhã, Pêro da 326
Crassus 128
creditor 132, 147-148, 201
Cresques, Abraham 318
creştinism 35, 75, 199, 231, 236, 277n., 494-495 n. 67
comerţul musulman şi 292, 353

convertirea la 330, 335-336, 342
cruciadele şi 274-277, 282, 339
erezii 183, 185, 189, 228
expansiunea europeană şi 325, 377
Islam şi 181, 190, 236, 361, 364
în Africa de Est 151-152, 326
în Asia de Est 259, 304, 347, 350, 371-372
în Marea Mediterană 131, 187-189, 196, 294, 305
în nord-vestul Europei 204, 210, 213
în Scandinavia 213, 215, 220, 223
nestorieni 150, 185, 239, 251, 258, 299
pescuitul şi 378
şi comerţul 82, 181, 184, 186-187, 199-202
Creta 86, 96, 118, 132, 197
emiratul 187, 189-191, 245, 274
minoică 70, 73-75, 83-84
cretani 75, 83, 118, 190-191
Crimeea 117, 280, 356, 404, 444
Crimeea, hanat 356
Cristofre 287
Croaţia 124, 189, 272, 277
Cromwell, Oliver 376, 385
cronica anglo-saxonă 220, 222
Cronica Dinastiei Rasulizilor 310
Cronica Kilwa 235-240
Cronica vremurilor trecute 216
Crucea Sudului 324, 514 n. 32
cruciade 184, 234, 282, 292, 306
primele patru 272, 274-277, 280, 288
zelul 339, 344, 371
crucişător 450-452, 455, 461, 466
crucişător de linie 434, 453, 458-460
Ctesiphon 186
Cuba 430-431, 452
precolumbiană 48, 53
spaniolii în 330-332, 340, 383
cuişoare 243-244, 504 n. 59
comerţul european cu 334, 337, 344, 342
comerţul medieval cu 150, 217, 302, 313
culi 430-431, 436
cultura micilor unelte artice 55
Cumae, Bătălia de la 114

Cunard, companie 423, 433, 435
Cunard, Samuel 419-420, 429, 434
Cuniberti, Vittorio 453-454
cupru 61, 86, 108, 264, 285, 354, 372, 399
în Americi 51, 53, 56
în construcţia navelor 63, 116, 246
în Mesopotamia 78-80, 83, 95, 184
monede 149, 152, 169, 184, 255
vezi şi cash
curentul Golfului 49, 423
curenţi oceanici 52, 271, 316, 320, 438
Atlantic 50, 100, 318, 423
Mediterana 70, 279
Oceanul Indian 72, 234, 269, 423
Pacific 49-50, 57, 298, 423
cuter 136, 400
cvadriremă 115
Da Nang 261
Da Qin 153, 166-167
Dadu 294, 297-298, 306, 310
Dahlgren, John A. 445
Dai Viet 260, 262, 302, 310
dalca 52, 57-58
Dalian (Dairen) 450, 467
Dalrymple, Alexander 414, 423
Damasc 186, 230-232, 276
Damietta 194-195, 292
Dandolo, Enrico 277
danegeld 220
Danelaw 214, 218
Danemarca 205, 359, 402, 404, 509 n. 59
francii şi 210-212
în epoca vikingă 211-215, 219, 221-223
Liga Hanseatică şi 281, 283-284
nave în 227, 360, 441
olandezii şi 284, 354, 381, 407
pescuitul 284, 369
Danno Ura, Bătălia de la 299-301
Dante Alighieri 272, 318
Dante Alighieri 454
Dar al-Islam 152, 189, 191, 230, 304
comerţul în 203, 292

dar al-sina'a 194
Dardanele 118, 189, 193
otomanii şi 345, 414, 443, 457
vezi şi Hellespont
Darius 99, 103-105, 113, 140
Darwin, Charles 438
Dashi (arabi) 245, 303
David, rege 92
Davis, cvadrantul lui 322
Davis, strîmtoare 218, 440
Daybul (Banbhore) 151, 231, 238
Dazaifu 264
De Jure Praedae (Grotius) 368
Decameron (Boccaccio) 318
Deccan 135-136, 139, 149, 154, 343, 347
degredados 333
Deinocrates 113
Deir el-Bahri 61, *72*
Dejnev, Semion 407
Delaware, fluviu 381
Delhi, sultanat 308, 313
Delos, insula 107, 125-126, 143
Delos, Liga de la 107, 109, 117
Demetrios Poliocertes 115-118, 120-121, 124-125
denarii 149
Dépôt des cartes et plans 414
Des Barres, Joseph F.W. 414
Descrierea popoarelor barbare (Zhao) 303
Description of New England, A (Smith) 380
Deshima 372, 407
Despre negoţul chinez şi arab (Zhao) 295
Despre Ocean (Pytheas) 207
Dewey, George 452
Dhanapala 244-245, 249
Dhat al-Sawari (Bătălia Catargelor) 187
dhimmi 203, 236
Diamond, Jared 39
Dias, Bartolomeu 322, 326-327, 329, 333
Dickens, Charles 419
Dido 94, 119
diekplous 103
Dilmun 77-78, 80, 82-83, 93, 232

Dinastia Ming de Sud 370
Dinastia Song de Nord 251n., 263-264, 294-295
comerţ maritim şi 258, 260, 269
Dinastia Song de Sud 262, 294, 296-297
Dinh Bo Linh 262
Dinis, rege al Portugaliei 317
Diocleţian 184
diolkos 98, 189
Dion Chrisostomul 147
Dionysios I 115
Dir 216
Discovery, HMS 410
Disraeli, Benjamin 428
Diu 343, 346
Dnepropetrovsk 228
doge 271-272, 277
Dogger Bank 369
Dolben, William 393
Dolores Ugarte 731
Dolphin, HMS 408
Dominica 48, 332, 340
Don, fluviu 99, 207, 347, 355, 403
Dong-Son, cultură 160, 165, 175, 179
Dönitz, Karl 462, 464
Dor 89
Dorestad (Olanda) 204, 211, 213
Dorset, cultură 55-56
doşcianik 356
Douglass, Frederick 431
Dover 208, 286, 384
Dover, Bătălia de la 386
Dover, strîmtoare 208-209, 286
Dowdeswell, William 399
Down Easter 424
Downs 384-385
Drake, Francis 362-364, 368, 383
Dramatic Line 420
dravidiană, vorbitorii de 135, 239n
Dreadnought, HMS 429, 454
dromon 192
Drumul Mătăsii 137, 207, 231, 280, 304
China şi 156, 167, 171, 230, 251, 255

Drumul Mătăsii pe mări 230
Duanhong 297
Dublin 206, 215, 217, 220
Dubrovnik 189
Dudinka (Rusia) 480
Duilius, Gaius 122
Dulcert, Angelino 317-318, 321
Dumont d'Urville, Jules S. 42
Dunăre, fluviu 99, 207, 226, 283, 321, 345
ca graniţă 185, 208
Rinul şi 207, 211, 226, 418
uzul militar al 105, *129*, 130, 211, 357
Dunhuang 177, 179
Dunkerque 382, 384
Dupuy du Lôme, Stanislas 444, 456
Dvina de Nord 355
Dvina de Vest, fluviu 207, 282, 355
Dyrrachium 193, 272-273, 277
Ea (zeu) 77
Eanes, Gil 324
East Anglia 209, 214
Eastland 436
ebraică 77, 99, 273, 311
Ebru, fluviu 123, 275
Ecaterina cea Mare 404, 410
Ecclesiast 77
echipaj 435-437
Economist, The 427
Ecuador 42, 50-53, 340-341
ecuator 158, 322, 326, 328, 336, 408
vînturile şi 46-47, 52, 141n.
Edessa 274-275
Edgar 222
Edington, Bătălia de la 214
Eduard cel Bătrîn 219-220, 222
Eduard I 286
Eduard Mărturisitorul 221
Edwards, Osman 435
Egina 104-105, 108, 189
Egipt 113, 115, 181, 281, 353
bizantinii în 186, 230
britanicii şi 398, 402, 428

canale în 140, 198
comerţul de grîne al 117, 123, 129-131, 198
fatimid 189-191, 197, 240, 270, 294
italienii în 189, 277
mamelucii 280, 307-308, 343-345
nave ale 116, 498 n. 41
Oceanul Indian şi 139, 143-148, 150, 154, 232, 249, 305
otoman 345, 357
ptolemaic 113, 135, 143
puterea navală şi 194-195, 197, 274, 276, 306
Roma şi 128-129, 134, 145-146
stăpînirea musulmană în 152, 187, 234
Egiptul antic 96, 99-100, 103-104, 108
Alexandru şi 113
comerţul mediteranean al 68-72, *72*, 75, 83-84, 97
construcţia de nave în 59-60, 63-67, 73, 76, 177, 485 n. 4, 486 n. 25, 495 n. 89
de Jos şi de Sus 61-62, 73,
Levantul şi 59, 70, 73-74, 95
Marea Roşie şi 59, 61, 69-74, *72*, 91-92
Mesopotamia şi 63, 69, 74-75,
popoarele mării şi 87-89
Regatul Nou 59, 61-62, 66, 68-69, 73-75, 89
Războaiele Medice şi 103-104
Regatul Vechi 60, 63-64, 67, 83, 144
Eirik I 213
Eirik al II-lea 214
Eirikson, Leif 219
Eisenhower, Dwight 465
El Niño 50, 52
Elba, fluviu 207, 211, 213, 282
Elblag 205, 216
Elcano, Juan Sebastián de 336-337
Elder, John 428
Elephantine 61-62, 66, 69
Eleusis, golf 106
Elisabeta I, regina Angliei 362-363
Elissa 94, 119
Elmina 326, 328
Elveţia 208, 211, 418
Emden 455
Emiratul Omeiad de Córdoba 188, 196
flota 191, 214

emiri zurayizi 306
Emma a Normandiei 221
Empress of China 406-407
Endeavour, HMS 409-410
Endurance 438
Enea 119, 133
Eneida (Virgil) 133
Enigma nisipurilor (Childers) 454
Enigma, maşină de criptare 463
Enki (zeu) 77
Ennin 256-257, 266
Ennugi 76
Enrique (sclav) 336
Enterprise, USS 461
„epava din sticlă” 181-184
Epir 120
Epoca bronzului 74, 83
epoca cliperelor 424
Epoca Elenistică 115-119, 192
Epoca fierului 87-88, 94-95, 173
epoca întunecată (Grecia) 85, 87, 91
Epoca Neolitică 84, 173
Epopeea lui Ghilgameş 98
Equiano, Olaudah 393
Erebus 438
Eretria 98, 103-104
Eric al Norvegiei 284
Ericsson, John 445, 447
Eridan, fluviu 206
Erie, lac 417-418
Eritreea 43, 70, 72, 144, 151
Ermak 356
Escadra din Orientul Îndepărtat (flota militară germană) 455
Eschil 106, 110
España, Luis de 317
Espinosa, Gonzalo Gómez de 337
Essaouira (Maroc) 95
Essex 209
Esso 475
Estado da Índia 342-343, 348, 367, 373, 375
Estonia 282, 404
Estoria de España 279

etak 46-47
Etiopia 145, 152, 326, 334, 347
Etruria 98, 119
etrusci 98, 114
Eubeea 36, 95, 98, 104-105, 125, 193, 277
Eudoxos din Kyzikos 145-146, 280
Eufrat 73, 89, 232, 274, 332, 515 n. 66
geografia şi navigaţia pe 76, 248
Mediterana şi 74-75, 78, 83
oraşe pe 77, 82, 87, 232
Eumeu 96-97
Europa 434
Europa
puterea navală în 356-364
evrei 251, 305, 340
legea şi 181, 199-200
şi comerţul interreligios 187, 239-240
exartysis 193
expediţie polară 438
explorare 45, 329, 332, 336-337, 469
a Americii de Nord 219, 368, 379
iberică 316-318, 323, 325-326, 332, 358
în Antichitate 42, 45-46, 143
secolele XVIII-XIX 45, 389, 407-411, 437-439
Fabri, Felix 291
Falconbridge, Alexander 393, 395, 431
Faleron 104, 106
Falmouth 381, 419
Fanfan 437
Farragut, David G. 448
Fars 140, 151, 233-234
Fatimizi 195, 273-274, 292
în Egipt 190-191, 197, 270
Oceanul Indian şi 233, 240, 294, 305-306
Faxian 143, 170-171, 174
Federaţia lucrătorilor din transportul internaţional 476
Fenicia 108, 114, 139, 270
fenicieni 75, 88, 90-96, 98-100, 104, 106, 110, 119, 138, 140
Feodosia 99, 280
Ferdinand al III-lea, rege al Castiliei 279
Ferdinand al V-lea, rege al Aragonului 326, 329, 331-332
fier, comerţ cu

în Africa 155, 236, 247
în Asia 149, 238, 242, 312
în China 161, 164, 305
în Europa 209, 220, 285, 360
în Mediterana 94-95, 98
fier în construcţia vaselor 418
coca din 420-421, 424, 427, 429
în războaie 351, 443-445
mai rapide 182, 223, 226, 246, 267, 354
Fiji 42, 44-45, 430
Filip al II-lea, rege al Macedoniei 112-113
Filip al II-lea, rege al Spaniei 337, 355, 361-364
Filip al III-lea, rege al Franţei 278
Filip al III-lea, rege al Spaniei 366, 375
Filip al IV-lea, rege al Spaniei 286, 382
Filip al V-lea, rege al Macedoniei 118, 124
Filip de Anjou 397
Filipine 42, 44, 158n., 159-160, 170, 296, 302-304, 336-338, 341, 362, 370-371, 390, 398, 429, 451-452, 458, 460, 463
filisteni 91
Finlanda 205, 404
Fisher, John A. „Jackie” 429, 453-454, 457
Fitch, John 416
flamanzi 281, 285
Flandra 220, 276, 285, 324
italienii şi 271, 277, 281, 288-289, 316
Liga Hanseatică şi 281-283
spaniolii şi 364, 376, 382, 384
Florenţa 273, 318, 325
Florida 48, 54, 58, 379, 452
flota italiană 449, 454, 458-469
flota militară franceză
în perioada modernităţii timpurii 279, 361, 365, 382-383, 385-387, 391, 396-401
în Războiul de 100 de ani 286
în secolul al XIX-lea 443-444, 453
în secolul XX 456-459, 462
nave ale 359, 443-444, 456
tactici şi strategii 388, 449
flota militară germană 433, 452-455
şi al Doilea Război Mondial 462, 466, 468
şi Primul Război Mondial 414, 455, 457, 459
fluit 355, 470

Fluviul Galben 266, 298, 309, 311
canale şi 161, 167-168, 253, 255
geografia 160, 162-163, 296
oraşe şi 168, 172, 251, 253, 258-259
Fluviul Perlelor 162, 297, 349, 367
Fluviul Roşu (Hong Ha) 255, 261-262, 268
cultura Dong-Son 160, 165, 173
şi Platoul Yunnan 158, 168
Flying Cloud 424
focul grecesc 196-197, 214, 499 n. 70
fonduks 292
Fort Hudson (Louisiana) 448
Fortul Bogue, Bătălia de la 443
Fossa Carolina 211
Fox, Charles James 393
Framqua, Lansarote da 317
Franţa 190, 274, 277, 364, 431, 446
abolirea sclaviei şi 392-393
canale în 387, 417
Canalul Suez şi 427
comerţul 281, 340, 353, 383, 385, 387
construcţia navelor în 133
designul navelor 411, 415, 420-421, 434, 473
explorarea 42, 317, 329, 348, 407-408, 437
italienii şi 279, 288
în Americi 57, 369, 376, 378-381, 393
în Antichitate 116, 186, 207-210
în epoca vikingă 212-213, 220, 228
în Evul Mediu 186, 211, 279
Rusia şi 404-405, 474
şi Asia de Est 426-427, 449-450
şi navigaţia 413-414, 476
franci 188, 193, 209-210, 213, 277-279
Francisc I 368, 378
Franklin, Benjamin 421, 423
Franklin, John 438
Frederic I „Barbarossa” 276, 283
fregate 402, 447
angajarea de 382, 388, 404
frizoni 204, 206, 209, 211, 454
comerţul 210-211, 228
în Anglia 210, 212, 220

fuchuan 267
Fugger, familia 354
Fujian 258, 267, 297, 310, 350, 371
creşterea 265, 295
negustori din 258, 295, 309, 406
populaţia Yue a 160, 162
Fulton, Robert 416, 455
Funan 165-169, 171, 175, 496 n. 28
Furious, HMS 460-461
Fustat 187, 194
Fuzhou 265, 297, 304-305, 426
Gadir/Gades (Cádiz) 91, 94-95, 124, 145, 279
Gaeseong 258
Gaius Duilius 122
galease 359, 361, 363
galere 53, 98, 291, 494 n. 9
ca platformă pentru tunuri 359-360
genoveze 274-275, 279, 289
în Antichitate 85, *93*, 115-116, 118, 124
mari 289-290, 357-358
medievale 178-179, 278, 281, 286
modernitatea timpurie 345-346, 351, 360, 383, 400
Galia 128, 132, 145, 208-210, 214, 224-226
Galiano, Dionisio Alcalá 410
galioane 338, 341, 358-360, 363, 383, 389-390, 407
Gallipoli 277, 345, 357, 457
Gallus, Aelius 146, 154
Galway 328
Gama, Vasco da 280, 314, 322, 356
în Oceanul Indian 316, 333-335, 339
Gan Ying 167
Gange, fluviu 153, 239, 332, 515 n. 66
Golful Bengal şi 135, 149, 242
porturi ale 135, 138, 242, 374
Gansu, provincie 254
Gao Pian 261
Gao Xianzhi 255
garda varegă 217, 221
Garnier din Rouen 220
Garonne, rîu 206-207, 209
Garrett, George 456
Gasconia 279, 285, 288

Gaza, Bătălia de la 143
Gdansk 283, 354
Gelon 114
General Belgrano 480
General Slocum 436-437
Geneza 332
Geniza de la Cairo 304-305
Genji 299-300
Genova 273, 278, 281, 321
comerţul cu Marea Neagră 280-281, 345
comerţul cu Oceanul Indian 280, 294, 352
comerţul de la Constantinopol a 193, 273
cruciadele şi 274-276
dezvoltarea 270, 273, 278
explorările şi 316-317, 320, 327
îmbrăţişarea comerţului 203, 270, 325
nordul Europei şi 279-281, 285-286, 293, 316-317
Genseric 185
Geografia (Ptolemeu) 321
George al III-lea 398, 409
Germania 128, 206-208, 211, 354, 417, 433
emigrarea din 395, 430
în Evul Mediu 205, 275, 282-283
Gerrha 142
Gerzeh, cultură 62-64
Geum, Bătălia de pe fluviul 254, 268
Ghafur, Mulla Abdul 374-375
Ghana 326
Ghazal, al- 214
gheaţă 55, 218, 354, 438, 480
ghiduri de navigaţie 298, 345
europene 319, 367, 414
greceşti şi romane 101, 140, 142-143, 146-147
Oceanul Indian 249, 505 n. 83
Ghilgameş 98
ghiocuri 164, 313, 348
Gibraltar 397-398, 419, 458
Gibraltar, strîmtoare 186, 195, 279-280
fenicienii după 95, 98, 101
tranzitele prin 185, 195, 209, 214, 288, 353
tranzitul genovez prin 271
trecerea arabilor prin 188, 231

Gilbert, Humphrey 379, 411
Ginghis Han 296-297
Gironde 207, 285, 291
Gitana 13 424
Gizeh 59-61, 65, 485 n. 6
Gjøa 438
glaciaţiuni 43, 49, 56
Gladstone, prim-ministru 452
Gloriosul 1 iunie, Bătălia din 401, 403
Gloucester, HMS 390
Glückauf 473-474
Goa 326
Godfred, rege 205, 213
Goguryeo 174
Gojoseon 173
Gokstadm, vas 227
Golful Arab 100, 143, 146
Golful Persic 234-235, 472, 493 n. 30
chinezii şi 167, 310, 315
grecii şi 113, 142, 146-147, 161
India şi 134-135, 139-140, 143, 313, 373
în al Doilea Război Mondial 467, 529 n. 108
Marea Roşie şi 190, 280, 304, 306-307
marinari din 233, 237-239, 249
Mesopotamia şi 75-76, 78-82, 93
nave din 245-246, 513 n. 26
otomanii şi 344-347
perşii şi 140, 142-143, 150-151, 155-156
porturi şi 151, 231-235, 237-238
portughezii şi 352, 375
Golovnin, Vasilii M. 426
Gonçalves, Antão 324
gondole 53
Gore, John 410
Gosport, şantier naval 447
Gotland 205, 216, 284
Grasse, Conte de 400-401
Gravelines, Bătălia de la 364
Graves, Thomas 400
Gray, Robert 407, 410
Grădina Botanică Regală de la Kew 438
Great Eastern 429

Great Republic 424
Great Western 415, 418-419, 441
Great Western Railway 418
Grecia antică 36-37, 59, 90-91, 96-101, 109-111, 139-140
construcţia de nave şi războaiele maritime în 96-97, 101-103, 105-107
elenistică 112-115, 143
epoca micenian în 75, 83-87, 96
era întunecată 87, 91
în Războaiele Medice 103-107, 109, 112, 140
Războaiele Peloponesiace 107-109
Grégoire de Tours 211
Gresik 367
Grillo, Simone 289
Grobin (Letonia) 216
Groenlanda 49, 55-56, 378, 438
nordicii în 212, 215, 218-219, 228
Groseilliers, Médard des 378
Grotius, Hugo 365, 368-369
Guadalquivir, fluviu 94, 123, 186, 188, 213-214, 279
Guadeloupe 443
Guam 44, 336, 338, 452
Guanahaní 330
Guangdong, provincie 165, 173, 261, 311, 350
construcţia de nave 177, 267, 497 n. 65
interzicerea comerţului în 349, 371
populaţia Yue în 160, 162
Guangdong Qu 172
Guangxi, provincie 162-163, 165, 173
Guangzhou 165, 168, 267, 297, 349, 370
ca port de escală 169, 238, 246, 255, 296, 298
corupţia în 168, 261
frământări în 255, 258, 261, 265
rute interne din 157, 163, 265
shibosi în 264-265
vezi şi Canton
guares 52
Guatemala 51-53
Gudrid 219
Guetaria, Bătălia de la 383-384
Gui, rîu 163
Guineea 323-328, 342
Guineea, golful 100, 324, 326

Guinness 473
Guiscard *vezi* Hauteville, Robert
Gujarat 79, 135, 231, 295, 349, 372
comercianţi în 239, 241, 308-309, 349, 374
portughezii şi 343-344, 346
religia în 137, 308-309, 516 n. 53
gundalows 400
gur 81-82
Gustav I Vasa 359
Gutenberg 318
Guthrum, rege 214
Guyana 50, 356, 375
Guyana Franceză 375
Gyllenborg, Carl 404
H.L. Hunley 455
Habsburgi 361
Hadramawt 146-147, 230, 239, 346
hagialîc 198, 234, 353, 373
Haida 54-55
Haiti 48, 331, 448
Hajjaj ibn Yusuf ath-Thaqafi, al- 231
Hakata, golf 256, 264-265, 269, 300-301
Hakluyt, Richard 369
Halicarnas 100, 166
Halley, Edmond 409
Hålogaland 205
Hamburg 39, 213, 281-282, 284-285
Hamburg-America, companie *vezi* Hapag
Hamdanizi 189
Hamilcar Barca 114n., 123
Hammamat, ued 61, 70
Hammurabi 82
Han, dinastie 164-169, 251
Han, fluviu 172, 297
Han de Sud, regat 268
Han Wudi 165
Han Yo 265
Hangö, Bătălia de la 404
Hangzhou 172, 258, 264-265
capitală 172, 251, 294, 371
Hannibal 123-125
Hanno 101

Hanoi 160, 261
Hapag 433-434, 436
Harald Dinte Albastru 220
Harald Haarfager 215, 218, 222
Harald Hardradi 221-223, 227
Harald Klak 213
Harald Sigurdsson 221
Harappa 75, 79, 81, 135
vezi şi Ind, civilizaţie
Harkhuf 69
Harold al II-lea 221-223
Harper's New Monthly Magazine 420
Harrison, John 413
Hart, Robert 449
Harun al-Rashid 188, 237
Hasdrubali 114n.
Hastein 214
Hastings (Anglia) 222-223, 286
Hathor 66
Hatshepsut 66-67, 71-73, *72*, 147
Hauteville, Robert 272
Havana 340-341, 375, 451
Hawaii 410, 429, 435, 439
aşezarea polinezienilor 42, 44-48
Statele Unite şi 448-449, 452, 461
Hawaiki 44-45, 48
Hawke, Edward 390-391
hazari 217
Hărţi ale vînturilor şi curenţilor (Maury) 422-424
Hebei, provincie 161, 254-255
Heceta, Bruno de 410
Hedeby 205-206, 213, 215
Heian 300
Heike 299-301
Hellespont 99, 107, 109, 125
construirea de poduri peste 104-105, 489 n. 49
vezi şi Dardanele
Hellespont, Bătălia de la 185
Henan, provincie 160, 255, 296
Hennepin, Louis 378
Henri Grace à Dieu 358
Henric al II-lea, rege al Angliei 285

Henric al III-lea, duce de Saxonia 282
Henric al III-lea, rege al Angliei 285
Henric al VII-lea, rege al Angliei 329, 358, 377
Henric al VIII-lea, rege al Angliei 358-359
Henriette Marie 383
Henrique, Dom 323-327, 329
Henu 70, 73
Hepu 165
Heraclea 102, 277
Heren XVII 367
Herodot 67, 83, 103-106, 111, 114, 204
despre circumnavigaţia Africii 99-100, 140
Het Licht der Zeevaerdt (Blaeu) 414
Heyn, Piet 376, 383
Heywood, Thomas 384
hicsoşi 73-74, 89
Hideyoshi 351-352, 371
hidrograf al marinei militare 414, 423, 438
Hierakonopolis (Kom el-Ahmar) 61-62
Hieron al II-lea 160
Higgins, Andrew 465
Higgins, barcă 465
Himalaya, munţi 134, 150
Himilco 101
hinduism 134, 239-240, 243, 251, 295, 308
şi navigaţia 39, 136-137, 241, 308, 342-343, 493 n. 15
Hindukush 134
Hiparh 208
Hippodamos 109
hippoi 145
Hirado 370-372
Hiram I 92, 95
Hispaniola 48, 53n., 331-333, 340
Historia francorum (Grégoire de Tours) 211
hitiţi 74, 82, 87-88, 96
Hitler, Adolf 466
Hojeda, Alonso de 333
Hokianga nui a Kupe 45
Hokkaido 158, 173, 371, 426
hokkieni 265-266, 295
Hokule'a 47, 484 n. 24
Holland, John P. 456

Holland, USS 456
Holt, Alfred 428
Homer 77, 85, 96-98, 118, 133
Honduras 53, 333
Hong Kong 39, 398, 426, 435, 461
Honorius 185, 209
Hood, Samuel 401
Hooker, Joseph D. 438
Hormuz 233, 280, 308, 310, 313
portughezii şi 335, 345-347, 358, 375
Hormuz, strîmtoare 78, 80, 306
Hosho 460
Housatonic, USS 455
Houtman, Cornelis de 366
Howe, HMS 444
Huai He, fluviu 165, 256, 260, 266, 298
canale şi 172, 253, 257
Huang Chao 258-259, 265
Huang He *vezi* Fluviul Galben
Huangzhi 165
Huanwang 261, 268
Hudson, fluviu 400, 415-417, 436
Hudson, golf 378-380, 438
Hudson, Henry 379-380, 438
Huelva 94
hugenoţi 378, 381, 383, 395
Hugli, rîu 242, 374, 405
Huichau 238
Humbaba 77
Humboldt, Alexander von 423
hurriană, limbă 77
Hyder Ali 401
Iacob I, rege al Angliei 369, 373, 382
Iacob al II-lea, rege al Angliei 386, 396, 437
Iacob al IV-lea, rege al Scoţiei 359
iahting 40, 437
Ialta, Conferinţa de la 467-468
Iaroslav cel Înţelept 221, 228
Iason 98-99
Ibn-al-Kasim, Muhammad 231
Ibn Battuta 280, 304-305, 512 n. 97
pe nave 313-315, 511 n. 49, 513 n. 26

Ibn Khurdadhbih 265
Ibn Majid, Ahmad 249
Ibrahim I ibn al-Aghlab 188
Ibrahim Paşa 345
Ideal-X 470
Idrisi, al- 239, 317
Ierusalim 92, 186, 274, 321, 353n.
Iezechiel 92, 95
Ifriqiya 187-190, 195, 198, 233, 273
Ikhshidizi 189
Ilanko Atikal 149
Ile de France 434
Ilhanat 280, 303
Iliada (Homer) 96-97
Iliria 124, 185, 197
Illinois, fluviu 56, 378-379
Iluminism 408
imamatul yarubid 375
Imperiul Ahemenid 103, 112, 140-142, 151
Imperiul Aztec 53, 58, 340, 430
Imperiul Babilonian 81-82, 84, 93, 95, 103, 142
Imperiul Bizantin 185, 269, 281, 499 n. 70
califatele şi 152, 183, 186-187, 214, 274, 292
comerţ al 184, 186, 198
comerţul asiatic al 171, 253
comerţul din Oceanul Indian şi 151-152, 167
Cipru şi 187, 189, 274
Creta şi 190-197, 274
erezii în 181, 186, 276
extinderea 186-188, 230
în Africa de Nord 186-188
legea maritimă în 117, 200-201
puterea navală a 191-196, 228, 270
ruşii varegi şi 206, 216-217, 221
turcii şi 276, 345
Veneţia şi 188, 271-273, 277-278
Imperiul Britanic 84, 369, 430, 465
Imperiul Latin de Constantinopol 277-278
Imperiul Mauryan 135, 137-138, 142, 242
Imperiul Mogul 348-349, 405
Imperiul Neoasirian 93
Imperiul Neobabilonian 95, 103

Imperiul Ortodox de Trapezunt 277
Imperiul Otoman 326, 353, 364, 474-475
şi portughezii 343-348, 352-353
Rusia şi 405, 443-444
Imperiul Part 142, 157, 166
Imperiul Roman 127, 183, 200, 205, 208-209
China şi 153, 166-167
comerţul mediteranean 129, 131-133
de Apus 181, 209-210
de Răsărit 184-187, 190
Egipt şi 113, 129, 146, 198
Oceanul Indian şi 147-148, 153, 156, 240
navigaţia şi 130, 133
Imperiul Safavid 344, 345, 361, 375
Imperiul Sasanid 192, 231, 232, 233, 239
bizantini şi 150-152, 167, 186, 192, 194, 230
impozitare 37, 40, 132, 163, 383-384
bizantină 190, 194
chineză 169, 238, 251, 254-256, 258, 263-265, 295, 298-299, 349
în Asia 166, 236, 239, 244, 256, 264, 307, 312, 349
în Europa 247, 286, 325, 355
vezi şi impozite şi tarife
impozite şi tarife 292, 353, 372, 386, 446
excepţii de la 117, 204, 237, 276
fără taxe vamale 125, 436
în Asia 167, 236, 306-309
în China 251, 264, 299, 449
în Egipt 145, 148
în Imperiul Bizantin 194, 273
în India 136, 238, 334
în Marea Britanie 399, 405, 425
în Spania 340, 349, 383
vezi şi impozitare
Incas 50, 348, 430
Inchon 450, 467
Ind, civilizaţie 79, 82, 135, 156
Ind, fluviu 79, 135, 230-231
Alexandru la 113, 140, 144
comerţul 35, 79, 145-146, 151
Independence (Missouri) 423
India 79, 134, 150-151, 171, 249, 348
Asia de Sud-Est şi 36, 149, 241, 245

britanică 405, 443
budismul şi 138, 158, 170, 186, 238, 240
comerţul cu cai şi 150, 153, 240, 313, 343, 348
Compania Indiilor de Est în 372-375, 398, 405-406, 414
geografia 134-135, 141
Golful Persic şi 135, 139-140, 143, 313, 373
lemn din 92, 233, 245, 249, 263
Marea Roşie şi 134, 373-375
mirodenii ale 146, 156, 263, 342
musulmanii în 231, 238-239, 308, 406
nave ale 152-154, *154*, 246-247, 312-314, 406
Persia şi 148, 235, 239, 344, 348
piper în 146-149, 240, 305, 342, 373, 405
portughezii şi 239-240, 335, 343, 348,
taxe şi impozite 136, 238, 334
vezi şi Compania Indiilor de Est; *Estado da Índia*; Compania Olandeză a Indiilor de Est
Indiile de Est 42, 370, 423, 445, 464
Indiile de Vest 241, 325, 329, 334, 358, 361, 366, 368-369, 376, 382, 399-400, 475
englezi în 381, 392, 397-398, 410, 428
Indochina 36, 303, 451
Indo-Gangetică, cîmpie 135, 139
Indonezia 36, 39, 43-44, 155-156, 264, 373
bunuri 150, 241, 243, 263, 301, 314
populaţia 159-160, 175, *176*, 243
vasele din 153-154, 159-160, 175, *176*
Influence of Sea Power upon History (Mahan) 448
Inocenţiu al III-lea 277
Instrucţiuni de Luptă 388
instrumente de navigaţie 320-322
vezi şi busolă
Insula Antigua 376, 398
Insula Buka 43
Insula celor Şapte Oraşe 328
Insula Flores 175, 328
Insula Flores, barca de pe 175, *176*
Insula Hainan 177, 267
Insula Hansan, Bătălia de la 351
Insula Honshu 158, 173-174, 269, 299
Insula Iona 212
Insula Manus 43
Insula Marajó 51
Insula Mozambic 334, 358

Insula Naxos 103-104, 189
Insula Paştelui 42, 44, 47-48, 410
Insula Pemba 235-236
Insula Porto Santo 317, 327
Insula Psytaleia 106
Insula Rügen 216-217, 283
Insula Samar 336, 338
Insula Vancouver 54, 407-408, 410
Insula Wake 452, 461
Insula Wando 257
Insulele Aegades, Bătălia de la 123
Insulele Aleutine 55, 408
Insulele Amiralităţii 43
Insulele Andaman 170, 242
Insulele Antile 53-54, 376
Insulele Baleare 196, 278
în Antichitate 95, 121, 185
musulmanii în 181, 188-190, 196, 214, 275
Insulele Banda 155, 160, 243, 302n., 386
Insulele Britanice 173, 225, 405, 457
comerţul european cu 209-210, 285
în epoca vikingă 204-206, 214-215, 218, 220-223, 227-228
Pytheas în 101, 207
romanii şi 128, 185, 208-210, 224
Insulele Canare 95, 280, 340
Columb şi 326, 328, 330, 332
şi expansiunea europeană 317, 323-324, 340
Insulele Capului Verde 332, 337, 362
portughezii în 324, 326, 334
Insulele Caroline 42, 44, 47, 459
Insulele Chincha 424, 431
Insulele Comoro 155
Insulele Cook 47
Insulele Falkland 439, 480
Insulele Falkland, Bătălia pentru 455
Insulele Feroe 215, 218, 222
Insulele Hebride 44, 208, 212, 214
Insulele Kurile 173
Insulele Marchize 44, 46-47
Insulele Mariane 42, 336
Insulele Marshall 42, 44, 47, 456-457
Insulele Mirodeniilor 150, 155, 243, 301-302

olandezii în 366, 368
portughezii şi 337, 344, 347, 368
Insulele Nicobar 170, 238
Insulele Normande (California) 49, 57
Insulele Normande (Canalul Mînecii) 209, 226
Insulele Orkney 205, 207, 214, 228
Insulele Regina Charlotte 49, 54
Insulele Ryukyu 158, 300, 310, 350, 371, 450, 510 n. 28
Insulele Sandwich de Sud 410
Insulele Santa Cruz 44, 46, 336
Insulele Scilly 320
Insulele Shetland 205, 207-208, 215, 224, 228, 382, 502 n. 84
Insulele Societăţii 44-45, 47
Insulele Solomon 42-46
Insulele Windward 53
Inter Caetera 332, 338, 368
International Mercantile Marine 434
inuiţi 55
invazia franco-angevină 279
Ioan al Danemarcii 359
Iona 174
Ionia 95-96, 103-104, 107-108, 112-113, 125, 140, 142
ionieni (greci) 103, 148, 193
Iosafat 92, 306
Irak 93, 189, 230-232, 236, 480
Iran 76, 79, 83, 103, 140, 151, 232
comerţul 69, 80, 144, 184, 207
navigaţia în 75, 140, 142, 217, 232
Irlanda 159, 214, 222, 320, 364, 377
bărci din 225, 227
ca punct de plecare 369, 418, 429
Columb în 328
emigrarea din 429-430
în Evul Mediu 205, 210, 214, 220
marina americană în 458
vikingii în 212, 214, 218
Irving, Charles 392, 522 n. 20
Isaac al II-lea 277, 292
Isabela 326, 329, 331-332, 340
Isaia 94, 96, 149
Isis 132
Islam şi musulmani 75, 183, 217, 255, 274

convertirea la 190, 232, 237,
în Africa de Est 235-237, 326, 334
în Asia de Sud-Est 35, 251, 304, 309-310, 312
în China 258, 265, 295, 299
în India 232, 239, 308-309, 406
în Mediterana 181, 186-196, 270, 272-273, 323, 353, 383
în Oceanul Indian 152, 294, 305, 308-309
în Orientul Mijlociu 231-235, 280
legea şi 199-202, 292, 308
portughezii şi 325, 334, 339, 342, 344-347
relaţii interreligioase 181, 186-187, 199, 306
şi navigaţia 39, 194-196, 199
sclavia şi 236-237
spaniolii şi 329, 339-340
răspîndirea 238-241, 255
vezi şi Dar al-Islam
Islanda 49, 55, 215, 228, 328, 463
aşezări în 206, 212, 215
comerţul 224, 227, 316
exploratori din 218-219
pescuit 377-378, 382
primii vizitatori a 207, 224, 502 n. 49
Ismail ibn Ibrahim ibn Mirdas 236-237
Ismail, şah 345
isqa 201
Israel 91-92, 95
Issos, Bătălia de la 113
Istakhri, al- 233, 248
Istanbul 91, 185, 347, 357, 444, 457
Istoria danezilor 284
Istoria Dinastiei Han Tîrzii 167
Istoria Dinastiei Song 258
Istoria lumii (Roberts) 39
Istoriei împotriva păgînilor (Orosius) 204-205
Istoriei regilor din Pasai 302
Istorii ilustrate a unei solii în Coreea 298
Itaca 96, 98, 140, 489 n. 27
Italia 38, 85, 114-115, 131-132, 272, 281, 429
cherestea în 116, 197
comerţul în 132, 198, 203, 339
grecii în 96, 98, 100, 106-107, 112
invaziile barbare în 185-186, 189

raiduri ale nord africanilor în 190-191
războaie în perioada romană 119-121, 123-124, 128
romanii şi 132, 209, 491 n. 24
Sfîntul Imperiu Roman în 276, 283
Italia, regat 271
Itinerario (Linschoten) 366
iudaism 184, 186, 201, 217
Iudeea 92, 281
iuţi 109, 226
Iurkevici, Vladimir 434
Iustin I 151, 167
Iustinian I 151, 167, 185-186
Iutlanda 205, 208, 210, 214, 218, 227, 283
Iutlanda, Bătălia 455
Ivan al IV-lea „cel Groaznic” 354-355
Iwasaki, Yataro 427
împrumuturi maritime 132, 201
încărcătura Tang 251-252
Însemnări despre ţări şi oameni de peste mări (Wang Dayuan) 313
Jabal Tarik 188
Jahangir, împărat 373
jainişti 137, 153, 239-240, 308
Jamaica 53, 332-333, 412, 428
englezii în 376, 381, 398
Jamestown 379-380
Jamie 437
Jang Bogo 257-258, 264
Janjira 374
Jannaba 248, 505 n. 83
Japara 367
Japonia 427, 434, 467, 472, 475
Alianţa anglo-japoneză 451, 454, 459
budism în 156-157, 180, 254
China şi 162, 253-254, 256-257, 349-350, 370-372
Columb şi 327-328
comerţul 173-174, 250, 257, 263, 304, 349, 371
construcţia navelor în 179-180, 267, 441, 450, 464
Coreea şi 253-254, 256-257, 467
deschiderea 372, 425
era Yamato 173-174, 254, 263
europenii şi 348-350, 370-372
expansionismul 450-451, 466

geografia 141, 157-158
Statele Unite şi 407, 452, 454, 458-459
Invazia Yuan a 38, 299-301
Járnbarðinn 233, 237
Jatakas 138-139, 152, 154, 176, 249
Java de Est 243, 301
Jayasimha Siddharaja 308
Jeddah 237, 249, 345, 352, 499 n. 81
pelerini la 198, 234, 306, 343, 349
Jeune Ecole 449, 459, 481
Jianzhen 264, 507 n. 47
Jiaozhi 159, 171, 179, 260-261, 265, 496 n. 24
comerţul 165, 168-169, 173
revolte în 165-166, 168
Jin, dinastie 295
Jin Occidentală, dinastie 168
Jinmen (Insula Quemoy) 370
Jinul Occidental 168-169
Jiuzhen 165
João I 323
João al II-lea 326-327, 329, 331-333
João al III-lea 342
Johor 367, 406
joncă 178, 258, 311, 315, 370, 406
Juan de Austria, Don 361
Juan de Fuca, strîmtoare 54, 362
Jurămîntul celor cinci articole 426
Jurchen Jin 251n., 258, 268-269, 294-297
Kaaba 307
Kadiri, regatul 301-302
Kaifeng 162, 255, 259, 298
capitală 172, 251, 259, 294-295
kaikin 371
Kaiser Wilhelm der Grosse 433
kakam 316
Kalah 238, 242, 503 n. 30
Kalbizi 191
Kalinga 135, 138, 243
Kallinikos 196-197
Kalmar, Uniunea de la 284, 359
Kamakura 299-300
Kamceatka, peninsulă 173, 408

Kamikaze 301
Kaminiates, Ioan 199
Kamose, rege 73
kampong 309
Kanagawa, Tratatul de la 426
kanara, limbă 135
Kang Dai 153, 166, 175-176, 313
Kang Senghui 171
Kanghwa, Tratatul de la 450
Kangxi, împărat 371
Kannaki 149
Kantharos 110
Kantoli 171
karabisianoi 192
Karakorum, munţi 134, 137
karim 306-307
Karkemiş 87
Karnataka 135-136, 238-240
karvi 227
Kathiawar, peninsulă 79, 135
Kattegat 210, 359
Kaundinya 166
Kaupang 205
Kauthara (Nha Trang) 261, 268
Kautilya 136-137
Kaveripattinam 149-150, 313
Kazakhstan 230-231, 255
Kedah 242, 244, 349, 503 n. 30
Kedu, cîmpia 243
Keeling, William 391
kelingi 309
Ken Angrok 301
Kendall, Larcum 413
Kendrick, John 407
Kent 209
Kenya 234-235
Kerala 135-136, 239, 247, 343
Kertanagara 301-302
Khafre 60
Khambhat, golf 79, 139, 238-240
khashab 233, 248
khmeri 251, 262

Khufu 59, 63, 65
Khufu, barca lui 59-60, 64-66, 122, 177
Khunanup 68
Kibyrrhaiot, thema 143
Kiel 216, 226
Kiev 194, 206-207, 216, 220-221, 228, 355
Kilwa 235, 343
Kim Il Sung 467
King Edward VII 453
Kish (Kais/Qays) 233, 306-307
Kition 94
Kîrgîzstan 255
knarr 227
Knut I 221
Knut al II-lea 222
Kobuk-son 351
kocia 407
Kola, peninsulă 205
kolandiophonta 153, 176
Köln 208-209, 281-282, 418
Konkan, coastă 135, 147, 231, 235, 238-239, 308
kontor 283
Koryo 258, 351
Kovalan 149
Kra, istm 158, 165, 171, 238
Krishna, fluviu 135
Kubilai-Han 297-303
Kuciuk Kainargi, Tratatul de la 404
Kufa, al- 232

Kunlun 176, 238, 261
Kunlun, munţi 162
kunlun bo 153, 176, 267
Kupe 45
Kush, regatul 61, 74
Kuwait 64, 76, 142, 151, 230
Kyoto 300, 435
Kyrenia II 118
Kyushu 158, 162, 173, 256, 264, 269, 299-300
Labrador 56, 378
Lac Long Quan 160
La Coruña (Spania) 363
Lacul Maat 68
Ladoga, lac 207, 216
Lady Washington 407
La Gloire 444
lagune 46, 216, 271, 375
Laithlìnn 212, 214-215, 218
Lampis 111
Lamu, arhipelag 155, 235
Lancaster, James 323, 366, 438
Langkasuka 242, 244
langskip 227
La Navidad 331-332, 337
Lansarote da Framqua 317
L'Anse aux Meadows 219
Lanzarote 317-318, 321
Lapita, cultură 44-45
La Rochelle 285, 383, 462
Las Casas, Bartolomé de 327
La Salle, Sieur de 378
latină 91, 139, 149, 159, 327, 413
termeni 36, 38n., 69n., 102, 115, 133, 202n., 211, 317, 491 n. 35, 501 n. 41, 504 n. 59
LCT 465
LCVP 465
Ledoux, Katherine 433, 477
Ledyard, John 407
Legazpi, Miguel López de 338
lege 36-37, 383, 385, 469, 475, 490 n. 70, 493 n. 15
a blocadei 428, 445-446, 457
Consulado del Mar 202
Consolato del Mar 320

europeană 325-326, 339, 365, 368,
islamică 200, 202, 236, 292, 309
în China 254, 310
Legea vapoarelor din 1852 421
Legile lui Manu 135-137
Nomos Rhodion Nautikos 117, 200, 202, 309
şi religia 181, 184, 200,
lege maritimă *vezi* lege
Legea pentru organizarea marinei pentru luptă în două oceane 466
Legea privind limitarea şi pedepsirea corsarilor şi piraţilor 377
Legea transportului maritim (1876) 432
Legea transporturilor 411
Legea privind navele comerciale (1836) 425
legi somptuare 72, 148, 296
Legile intorelabile 399
Legile Navigaţiei 432, 474
leidang 223
lembi 124
lemn pentru construcţia navelor 92, 101, 182-183
acacia 60, 67
brad 95, 116, 314
cedru 54, 59-60, 64, 67, 69, 73, 88, 92, 95, 101, 179
cocotier 241, 246, 267
pin 92, 95, 101, 116, 118, 182, 198, 314, 381, 447
stejar 95, 225, 381, 447
tec 233, 246, 248
Lemnos 193
Le Moyne, Jean-Baptiste 378
Lena, fluviu 407
Lend-Lease, Legea 463, 467
Lenin 480
Léon 275
Leon al III-lea „Isaurianul” 188, 192
Leon al VI-lea 187, 216
Leon de Tripoli 190-191, 199
Leonardo da Vinci 455
Leontophoros 116
Lepanto, Bătălia de la 358, 361
Lepidus 128
Lesbos 357
Les Landes 210
Le Snak 286

Lesseps, Ferdinand de 427, 448
Leucas 140
Levant 75, 92, 190, 270, 280
bizantinii şi 191, 230
comerţ al 69-70, 86, 285, 296, 326, 397
comerţul Cretei cu 75, 84, 86
cruciadele şi 274, 276
declinul maritim al 181, 279
Islamul în 186, 190, 280
italienii în 274, 278, 280, 289
în Antichitate 91, 96, 100, 113, 130
în Epoca bronzului 59, 74, 78, 85-88, 90
porturi 73-74, 83, 92, 95, 280
Levant, companie 353, 356, 373
Leviathan 434
Lewis, Meriwether 54-55
Lexington, USS 461
Leyte, Bătălia din Golful 460
Li Yuan, duce al dinastiei Tang 253
Liao, dinastie 258, 260, 294
Liaodong, peninsulă 161, 174, 254, 450-451, 467
Liban 69, 73, 91, 191
lemn din 60, 77, 95, 115
Liberia 475
Liberty, cargoboturi 466
libieni 87-88, 189
liburnian 112, 130, 208
lidi 271
Liga Etoliană 124
Liga hanseatică 281-286
Liga Latină 112, 119
Liga Peloponesiacă 108
Lima (Perú) 50, 341
limbi thai 159
Lin Zexu 426
Lincoln, Abraham 445-446
Lind, James 390-391
Lindisfarne 212
lingou 149, 348, 372, 426
Linnaeus, Carl 523 n. 96
Linschoten, Jan Huyghen van 366-367
Lin-ye 166

Linyi 168-169, 173, 175, 261
Lipton, Sir Thomas 437
Lisabona 98, 196, 213, 276, 342, 378, 397
în epoca explorărilor 317-318, 327, 329, 331, 334, 366
literatură tamilă 134, 147, 149
Lituania 216, 282
Lituania şi Polonia, Marele ducat al 356, 382
Liu Bei 168
Liu Song, dinastie 169, 171
Liverpool 418-420, 428, 430
Livingston, Robert 416
Livonia 284, 404
Livoniană, cruciadă 282
Lix 94-95, 98
Lîna de aur 99
Lloyd, Edward 432
Lloyd, registrul lui 432, *432*
Load Line Convention 433, 435
Loire, fluviu 206, 209, 213, 225
Lombardia 189, 279
lombarzi 186, 188
Londra 291, 363, 386, 391, 458
barja de la Blackfriars 209, 223
frizonii la 210, 220
incendiu 386
Liga hanseatică în 283
rutele de mare distanţă din 424, 436
vikingii în 213-214
William I în 222-223
Londra, Declaraţia de la 457
Long Island 56, 439
Long Island, estuar 436, 456
longphorts 215
Lord Nelson, HMS 352, 453
Los Angeles 57, 338
Lothal 79-80, 139
lotofagi 98
louchuan (navă cu turnuri) 163, *164*, 179
Louisbourg (Nova Scotia) 398
Louisiana 378-379, 423, 448, 465
Louisiana Offshore Oil Port (LOOP) 473
LST 465, 467

Lübeck 281-283, *283*, 285, 359-360
Luce, James C. 420
Lucian din Samosata 132
Luckner, Felix Graf von 455
Lucruri ciudate din Sud (Wan) 176
Lucullus, Licinius 126, 130, 185
Ludovic al XIII-lea 383
Ludovic al XIV-lea 381, 387, 397
Ludovic cel Pios 213
Lu-Enlilla 82
Luli din Tir 93, *93*, 102
Luoyang 168-169, 172, 251, 253-255, 259-260
Lusitania 429, 434, 457
lusoriae 225
Lutfi 347
Lu You 173
Luzon, strîmtoare 158 n., 170, 309
Lu Zushang 260
Lycia 88, 108
lydienii 111
Ma Huan 310
Macao 350, 358, 367-368, 390, 406, 435
portughezii la 312, 338, 349, 352
MacArthur, Douglas 467
MacArthur, Ellen 437
Macedonia 108, 112, 115, 118, 281
Madagascar 44n., 155, 235, 374, 451, 505 n. 80
Madeira 317, 324, 326-327, 331, 376, 513 n. 6
Madmun ben Hasan-Japheth 305, 312-313
Madrague de Giens, epavă 133
Madrid, Tratatul de la 376
Magan 78, 80-82, 92, 232
Magan, barca 80-81, 487 n. 16
Magellan, Ferdinand 316, 335-337, 344, 362
Magellan, strîmtoare 336, 362-363, 452
Maghreb 187 n., 190, 195-198
Magna Graecia 114, 120
Magnus cel Bun 221
Mago 120
Mahajanaka 139
Mahan, Alfred Thayer 448-449, 452, 481
influenţa lui 84, 458-460

Maharashtra, stat 135
Mahdia 190, 195, 199, 273, 275, 305
Mahomed (profet) 186, 189
Main, rîu 211, 418
Maine 379-380, 400, 424, 520 n. 75
Maine, golf 56, 378, 479
Maine, USS 451
Mainz (Germania) 217, 225-226,
Mainz, vasele de la 225-226
maîtres canots 57
Majapahit, regat 301-302, 309, 312
Malabar 135, 146-147, 231, 239, 241, 305
comerţul 243, 295, 313-314, 349, 354
portughezii în 241, 334
Malacca, peninsulă 139, 165-166, 169, 244
chinezii şi 153, 295, 310, 312-313, 406
europenii şi 366-367, 406, 461
geografia 157-159
Srivijaya şi 241-242, 245
statele de pe 157, 166, 171, 175, 237-238, 309
Malacca, strîmtoare 238, 295
geografia 141, 152
porturi ale 241, 244-245, 301, 406
rute de la 158, 169-171, 238, 262
Malaspina, Alejandro 410
malayalam 135, 239
Malaysia 159, 242n., 495 n. 3
malaysieni 171, 241-242, 251, 264, 295, 301, 312, 336-337
Maldive 244, 304, 347
comerţul 246, 305, 313, 374
malgaşă, limbă 235
Malik, al-, al-Nasir 311
Malindi 310, 314, 334
Mallakh, el-, Kamal 59-60
Mallorca 318
Mallory, Stephen 447
Malocello, Lanzarotto de 317-318, 321
Malta 95, 132, 189-190, 353n., 357, 398
Maluku (Moluce) 243
vezi şi Insulele Mirodeniilor
mameluci 234, 280, 307-308, 343-346
Manaus, lac 51

Manciuria 174, 254-255, 258-260, 450-451
japonezii şi 430, 466
manciurieni 370-371
Mangalore 305
Manhattan 39, 44, 380
maniheişti 258
Manila 338, 341, 371, 374, 406
spaniolii în 338, 352, 370
Manila, Bătălia de la Golful 452
Manila, galeon 389-390, 407, 427
Manimekalai (Shattan) 147
Manimekalai 147
Manimekhala 139, 152
Mansur, al-Malik, al- 307
Mantai (Sri Lanka) 238, 244
Manuel I 333-335, 343-344, 349, 354, 366
Manusmrti (Manu) 135
maori 46
Mappila 239, 349
Maraţi 374
Maraton, Bătălia de la 104-105, 110
Marcus Antonius 128, 146
Marcus Aurelius 167
Marcus Livius 125
Mardonios 104
mare amiral al Franţei 383
Mare Clausum (Selden) 369
Mare Liberum (Grotius) 368-369
Mare Nostrum 112, 129-134, 325
Mare Tenebrosum 36
Marea Adriatică 114, 118, 197
romanii şi 119-120, 124, 128-130
Veneţia şi 188, 198, 270-272, 277, 325
Marea Albă 355, 403
Marea Arabiei 35, 138, 230-231, 374
comerţul din 156, 305-306, 334, 348
geografia 135, 139, 141n., 366
nave din 331
Marea Azov 99, 207, 404
Marea Baltică 228, 275, 300, 378, 381, 402
comerţul din 204-206, 210, 215-216, 270, 359, 369
Liga Hanseatică şi 281-285, 354

nave în 58, 227, 322
navigaţia în 205-206, 218, 354
olandezii în 354, 366, 381-383
rîuri care se varsă în 205, 207, 216, 283, 293
Rusia şi 403-405, 451, 457
Marea Barents 379, 438, *440*
Marea Britanie 408, 417, 445
aboliţionişti în 392, 395
colonii ale 398, 410-411
flota comercială a 399, 415, 425, 427, 431-432, 434, 441, 444, 449
în războaiele mondiale 455-457, 462-464, 466
Japonia şi 426, 451
mări teritoriale 369, 384
pavilioane de convenienţă şi 474
puterea navală a 396-397, 452-454, 458-459
Războaiele Opiumului 424, 426
şi migraţia umană 395, 429-431
şi puterile europene 400-402, 404
şi Războiul Civil american 446
vezi şi Insulele Britanice
Marea Caspică 207, 280, 347, 355-356, 440
vikingii în 212, 216-217
Marea Chinei de Est 157-159, 162-163, 165, 257, 268
traversarea 169, 171, 180, 238, 241-242
Marea Ciumă 386
Marea Depresiune 434
Marea Egee 181, 357, 404
bizantinii şi 189-191, 193, 277-278
Epoca bronzului 75, 83, 85-87, 94
grecii şi 99, 104, 107-109, 113, 117-118
romanii şi 124-126
Marea Filipinelor, bătălia din 461
Marea Flotă Albă 454
Marea Foamete 430
Marea Galbenă 158, 162-163, 257-258
campanii navale pe 254, 268, 351, 449
Marea Interioară 300
Marea Ionică 118, 140, 190
Marea Irlandei 281, 418, 429, 473
Marea liberă (Grotius) 368
Marea Ligurică 270, 273, 325, 327
Marea Marmara 99, 185, 187, 193, 277

marea migraţie 380, 395
Marea Neagră 38, 228, 281, 283, 293, 529 n. 108
bizantinii şi 185, 188, 193
genovezii 270-271, 277-278, 280
grecii în 98-99, 102, 107-109
în Antichitate 87, 207
otomanii 345, 357, 404-405, 474
rîuri care se varsă în 207, 418
Roma şi 112, 118, 126, 130
ruşii şi 403-405, 443-444
veneţienii 270-271, 280
Marea Nordului 206-208, 293, 319, 471-472
acţiuni navale pe 396, 455, 457, 462
Hansa şi 270, 279, 282, 284
pescuit 369n., 377-378
rîuri către 207, 281-282, 418
Marea Roşie 43, *72*, 136, 142, 310, 315, 398
canale către 99, 140, 143, 198, 489 n. 33, 494 n. 46
comerţul indian cu 134-135, 373-375
Egiptul antic şi 59, 70-72, 74, 90, 93
Fatimizii şi 233, 270, 274, 294, 304-307
navigaţia pe 143, 247, 249
otomanii şi 335, 344-347, 352-353, 357
perşii şi 140, 151, 234
Ptolemeii şi 143-145
romanii şi 145-148, 154
Marea Sargaselor 328, 330, 514 n. 50
Marea Tireniană 114, 119, 270, 327
Marele Zid 160, 460
Mareotis, lac 113
Margareta de Danemarca 284
Mari 82, 84
Maria, regina Scoţiei 363
Maria I, regina Angliei 355
Maria a II-a, regina Angliei 396
Marib (Yemen) 142
Marile Lacuri 38, 58, 378, 417, 436-437
Marina Confederată 446-447
marina japoneză 466
Campania Silla-Tang şi 268
invazia Yuan a Coreei 351-352
în secolul XX 450, 458-465

Războiul Ruso-Japonez şi 449, 451, 454, 458, 461
Războiul Sino-Japonez şi 449-450, 454
marina otomană 357-358, 360-361, 443-444, 457
marina portugheză 358, 363, 382
Marina Regală Britanică 360, 383, 387, 391-392, 414, 438, 441-442, 444
cursa înarmării navelor şi 452-454
influenţa lui Mahan 448-449
în Războaiele Napoleoniene 402-403
în secolul al XVIII-lea 389, 398, 400
în secolul XX 455, 457-462
marina spaniolă 360-361, 387, 402, 451-452
Armada spaniolă 358, 360, 363-364, 392
Revolta olandeză şi 361, 382-385
Marina SUA 422-424, 444, 451-452, 480
anterior Primului Război Mondial 453-454
după al Doilea Război Mondial 466-467
în perioada interbelică 458-459
şi războaiele mondiale 457, 460-466
şi Războiul Civil 444-445, 456
marinari 82, 248, 396-397
echipaje de navă 191-195, 197, 222-224, 272
în conflict 114, 274, 403
lucruri personale ale 86, 118, 223
plata 82, 195, 200, 357-358
pregătirea şi evaluarea 46-49, 135-136, 196, 241, 248, 396-397
tratamentul 97-98, 307, 316, 391-392, 401, 430-433, 442, 474-477
vezi şi navigaţie, atitudini faţă de; condiţii la bordul navei
„Marinarul naufragiat” 70, 144
Markland 219
Maroc 95, 187n., 189-190, 196, 275-276, 294, 303-305, 316-317, 323, 325, 343
MARPOL 476
Marsala 122
Marsilia 91, 114, 207, 281, 319
Marsilia, Reglementările de la 202, 291, 500 n. 107, 526 n. 78
Martel, Carol 211
Martinica 53 n., 376, 402
Mary 437
Mary Rose 358
Massachusetts 56, 381, 399-400, 407
Massachusetts, golf 381, 399
Massilia 101, 114, 207
Masudi, al- 217, 304

Matahorua 45
Mato Grosso, stat (Brazilia) 51
Matra, James Mario 410
Matthew 377
Mauretania 429, 434
Mauritania 95, 101, 131, 324
Maury, Mathew Fontaine 421-424, 438, 476
mausim 141
Mawali 195
mayaşi 53
Mayflower 380
mările musonului 35, *141*, 308-309, 373, 406
europenii în 35, 312, 342, 364, 366
expansiunea 190, 232, 255, 263, 315
integrarea 230, 249, 269, 306
stabilitatea 294, 303
McKay, Donald 424
McKinley, William 451
McLean, Malcom 470-471
McPhee, John 57
Mecca 194, 198, 230, 234, 237, 307, 310, 343-344, 499 n. 81
pelerinaj la 232, 306, 347
Mecklenburg 282, 284
Media 130
Medicean, Atlasul 317
Medina 194, 198, 230, 306, 343
Medina Sidonia, duce de 363
Medinet Habu 87-89
Mediterana 147, 198, 200-203, 352, 427
Alexandria şi 277, 279, 292
arabii şi 189-190, 280
asirienii şi 93, *93*, 95
comerţul cu sclavi pe 109, 148, 195, 357-358
comerţul în Epoca Bronzului în 78, 84-88, 91
comerţul roman şi 123, 126, 129, 131-133
construcţia de nave în 181-184, 191-193, 270, 288-291, 322
corsari 353, 357-359, 383, 397,
creştinătatea în 131, 187-189, 196, 274-277, 305
egiptenii şi 69-72, *72*, 76, 83-84, 90
fenicienii şi 91-95, 101
geografia 70, 134, 279, 319
grecii şi 91, 95-99, 101, 107, 109-111

Islamul şi musulmanii în 181, 186-196, 270-278, 324, 345, 353, 383
Mesopotamia şi 74-76, 82, 280
navigaţia pe 84-85, 98, 181-184, 322,
nordul Europei şi 279
pirateria în 182, 188, 193, 271, 278, 289, 352
transportul cailor pe 104, 116, 192, 272, 277
Mediterana şi lumea mediteraneană în epoca lui Filip al II-lea (Braudel) 37
Medway 209, 359, 386
Megarian, canal 106
Megasthenes 135-136, 142
Mehmed al II-lea 345
Mekong, fluviu 158, 162, 166, 262
Melaka 309, 348-349
chinezii şi 309, 312, 349, 406
portughezii şi 335, 343-347, 358
Melanezia 42, 44-45
Melqart 111
Meluhha78-79, 92, 232
Memfis 61-62, 65-68, 113, 144
menoniţi 381, 405
Mercator, Gerard 413-414
Merenre 69
Merovingieni 210-211
Merrimac, USS 447
Mesoamerica 50, 52-53, 58
Mesopotamia 73, 100, 113, 142, 230, 457
alfabetizare şi mit în 49, 75, 78
comerţul estic al 35, 75, 78-81, 143, 156, 306
construcţia de vase în 43, 63, 76, 80-81
Egiptul şi 59, 69, 74
geografia 75
legi maritime în 75, 82
Mediterana şi 75, 78, 83
„Mesopotamia rusească” 355
Messina, strîmtoare 121, 128, 189
Mexic 51-53, 417, 420, 423
spaniolii în 337, 340-341, 407
Mexico City 340-341, 358
Mexico, golf 378, 448, 462, 473
mezi 231
Mica Glaciaţiune 56
Micene 83, 85, 87

micenieni 83, 85-87, 96
Micronezia 42n., 44, 47, 459
migraţie 35, 38, 44, 48-49, 53
către Africa 155, 235
către Americi 342, 379-380, 389, 395
europeană 55, 185, 205, 207, 226, 282
în Orientul Apropiat antic 74, 87, 91
în Asia 159, 173, 254, 256, 294-295, 311
modernă 423, 429-430, 432, 454
Mihail al VIII-lea Paleologul 278
Milano 271, 273, 377
Milet 36, 99, 103-104, 113
Mimana 174
Minamoto, clan 300
Ming, dinastie 351, 370
Ming Chengzu 310-311
Ming Taizu 259, 310-312
Ming Xuanzong 311
Mingzhou 258, 264-265, 296-297
negustori străini în 257, 300, 349
minoici 84-85
Minorca 397-398, 403
Miranda Guinness 473
mirodenii 273, 280, 323, 330
cererea europeană de 38, 156, 217, 273, 285, 294
chinezii şi 302-304, 337-338, 352
în Antichitate 92, 95, 138, 146-147
în Oceanul Indian 280, 306-307, 312-313, 348-349
la Alexandria 299, 344, 347, 352
olandezii şi 354-355, 366, 369-370, 372, 386, 405
portughezii şi 342, 346, 349, 354
veneţienii şi 334, 344-345, 347, 352, 377
Misenum 130
Mississippi, fluviu 38-39, 56, 162, 378-379
navigaţia cu abur pe 416-417
Războiul Civil 447-448
Mitanni, regat 73-74, 83, 89
Mithra 131
Mithridates al VI-lea 126
Mitsubishi, companie 427
Mittelberger, Gottlieb 395
Mobile 378, 446

Mocha 92, 151, 346-348, 357, 407
modelul „romano-celtic” 226
Mogadishu (Somalia) 235, 310
Mogador 95, 101
moguli 373-374
Mohenjo Daro 79
Moise 77-78
Moitessier, Bernard 437
Mombasa 304, 334, 343, 347, 375
mongoli 254, 280, 283, 304, 311
imperiul 280, 296-297, 308
invadarea Japoniei de către 38, 300-302
Mongolia 259, 294, 370
Monitor, USS 447
Moniz, Filipa 327
monoxilă 228
Monroe, Doctrina 454
Montréal 379, 398, 417
Morgan, J.P. 434
Moriuht 220
Mormîntul cu Navă 114
Morris, Gouverneur 417
moschei 233, 292, 295, 308, 344
Moscova 355-356
Moscova, Marele Cnezat al 355-356
Mosul 232
motoare diesel 441
motor cu dublă expansiune 427-429, 443
Mound Builders, populaţie 49
Mozambic 155, 235, 334, 348
mtepe 155-156
Muawiya ibn Abi Sufyan 187
muhajirun 195
Mullen, Michael 481-482
Mumbay 154, 239, 247, 343, 373, 578
Muqaddasi, al- 7, 232, 247, 249
Musa ibn Nusayr 188
Musandam, peninsulă 142, 238
Musashi 460
Muscat 375
musoni 58, *141*, 145, 155, 170, 301
descrieri 79-81, 141n., 158

sezonul de navigaţie şi 166, 242-243
musulman *vezi* Islam şi musulmanii
muwalladun 190
Muziris 146-148
Myanmar 150, 243, 302, 349, 371, 374
Myeongryang, Bătălia de la 352
Mylae, Bătălia de la 115, 122
Myos Hormos 144-146, 148
Mysore, Sultanul statului 401
Nagapattinam 244, 295
nagaram 240
Nagasaki 350, 369-372, 427
Nagumo, Chuichi 461
Nalanda 242
Namibia 50, 326
Nanhai 162, 165, 168-169, 171, 245, 303
Nanjing 162, 168-169, 310-311, 370
Nanking, Tratatul de la 426
Nantes 213
Nantucket 423, 439
Nanyue, regat 164-165
Nanzhao, regat 255, 261-262
nao 322-323, 330, 367
nãos 322, 339
Napata 61, 74
Napoleon Bonaparte 353 n., 401-402
Napoli 98, 120, 132, 186, 189
Napoli angevin 289
Napoli, golf 96, 128, 130
Naqada 61-62
Narasimhavarman al II-lea 255
Nares, George Strong 438
Narmada, fluviu 135-136, 139, 239
Naseby 385
Nasir-i Khusraw 248
Nassau, nave de clasa 454
Natchez 416, 448
National Industrial Recovery Act (1933) 466
nativi americani 57, 376
NATO 480
Naţiunile Unite 478
Naucratis 99-100

naufragii 139, 170, 237, 265, 442
oficialităţi şi 201, 260, 264, 426
naukleroi 148
Naulochus, Bătălia de la 128
Nautilus, USS 479-480
navadhyaksa 136
Naval Defence Act 453
navă de luptă 387, 442, 456, 458-459
secolul al XIX-lea 443-444, 449-452
şi războaiele mondiale 441, 452-454, 457, 460-462, 466
navă-ţestoasă 351
nave cu abur 57, 141, 430, 469-470
costuri ale 425, 441
dezvoltarea 415, 428-429, 452-453, 477
pe oceane 415, 418-423, 427-428, 430
pe rîuri 38, 415-418, 436
şi flota 443-445, 447-448, 455-456, 459-460, 479-480
şi legile navigaţiei 82, 536-537
nave cu pînze 47, 58, 195, 217, 226, 282, 388
asiatice 152-154, 266, 301, 315
construirea de 155-156, 176, 208, 241, 246, 354
în Epoca bronzului 58, 62-64, *72*, 76-77, 81
în Mediterana 181-182, 184, 322
originile 43, 255
şi vîsle 96-97, 102, 130, 152, 360
nave pentru mărfuri vrac 59, 470, 473
naves 279, 322
navi grosse 288
navicula 377
navigaţia costieră 319
navigaţie, atitudini faţă de
bizantine 193-194
chineze 252, 260, 262, 264, 294-295, 310
greceşti 109-111, 150, 193
hinduse 137
indiene 348-349
italiene 203, 271
portugheze 348
romane 130, 133
Nearchos 139, 142, 145, 161, 493 n. 28
Nechao al II-lea 99-100, 140, 427
Neck, Jacob van 367, 392

Neckham, Alexander 321
Nelson, Admiral Horatio 352, 387, 401-403, 443, 552 n. 56, 524 n. 105
Nemesis 443
neoconfucianism 310
neorion 193, 508 n. 11
Nero 98, 130-131
Nestor 94
neutralitate 189, 400, 446, 451, 463, 466-467, 475
Neva, fluviu 207, 404
New England 56, 380-381, 385, 395, 400, 411
pescuitul în 378, 399, 439
New Jersey 416, 470
New Orleans 162, 393, 420, 448, 470
şi comerţul pe Mississippi 39, 379, 416
portul 416, 446, 465
New Orleans 416
New York 243, 436, 472
colonial 380-381, 386
comerţ intern şi 417, 422-423, 445, 473
comerţ internaţional şi 406, 411-412, 417-418
distanţe de la 411-412, 424, 454
în Revoluţia Americană 400, 456
nave cu abur şi 416, 418-419
New York and Liverpool United States Mail Steamship Company 419
New York Daily Times 421
New York Herald 419
New York Post 420
New York Times 436
Newark 470, 472
ngalawa 155
Niceea, Imperiul de la 277-278
Nicefor Focas 191
Nicia 108-109
Nicia, Pacea lui 108
Nieupoort, Bătălia de la 385
Nieuw-Amsterdam 379-380, 386
Nihongi 179-180
Nil, fluviu 73, 113, 143, 321, 327, 515 n. 66
ca leagăn al navigaţiei 59-67, 75-77
capitale pe 61, 72, 187, 268
comerţul pe 67-69
construcţia de vase pe 63-65

delta 73, 88, 100, 194-195, 274, 319
şi canalul Mării Roşii 99-100, 140, 143-145, 198, 489 n. 33
şi comerţul pe Marea Roşie 73, 146, 148, 233, 237
Nimitz, Chester W. 464
Niña 330-331
Ningbo 257, 349, 426, 443
Ninive *93*, 102
Nipru, fluviu 216, 228, 404
rute transeuropene 99, 207, 355, 444
Nissa, Bătălia de la 221
Nistru, rîu 207, 283
Nobel, Alfred 440
Nobel, Ludwig 440
Noe 77
Noirmoutier 213
Nombre de Dios 340-341
Nomos Rhodion Nautikos 117, 200, 202, 309
Nootka (Nuu-chah-nulth) 54-55
Nootka, braţ 356, 407, 410
Norddeutscher Lloyd 433-434
Nordenfelt, Thorsten 456
Nordenskiöld, Adolf 438
Normandia, aterizări aliate în 465
Normandia, ducat 206, 218, 276
Normandie 434-435
normanzi 220-222, 245, 272, 275
North Foreland, Bătălia de la 385-386
North River Steam Boat 416
North, Lord 399
Northumbria 209, 212, 214-215, 220
Norvegia 205, 208, 219-224, 284
aşezări şi 42, 214, 218-219, 227-229
comerţul 205-206, 211, 354
construcţia de nave în 227, 441
vikingi şi 206-207, 211-215, 218-219
Noryang, Bătălia de la 352
Noua Caledonie 44, 46
Noua Franţă, Compania 378, 528 n. 64
Noua Guinee, 159, 302n., 323, 409
primele aşezări 42-43, 45, 49
Noua Spanie 53, 337, 340-341, 376, 410
Noua Zeelandă 408-410, 429, 438

primele aşezări 42-48
Nova Albion 362
Nova Scotia 378, 398, 419
Novgorod 204, 206-207, 216, 281, 283
Nubia 61, 69, 74
nucşoară 243-244, 302, 305, 337, 344, 352
Nuestra Señora de la Concepción 362-363
Nuestra Señora de la Covadonga 390
Numărătoarea oamenilor din Alba 222
Numenius 142
numidieni 317
Nur al-Din 276
Nuruddin Firuz 308
Nydam, nava de la 226
NYK Line 427
Nymphaeum, Tratatul de la 278
Nystad, Tratatul de la 404
Nzinga, rege 342
O mie şi una de nopţi 77, 237
Oc Eo 166
Ocean Arctic 204, 439, 467
Ocean Notes for Ladies (Ledoux) 433
Ocean Steam Ship Co. 428
Oceania 42-48, 58, 409
ambarcaţiuni 45-47, 153
navigaţia în 45, 47-48, 135, 138
Oceanul Atlantic 42, 100, 145, 428, 472
Columb şi 316, 327-329, 331, 339
comerţul cu sclavi din 36, 199, 236, 392-395
englezii şi 369, 379-381
europenii şi 38, 46, 90, 181, 388, 403
flote militare şi 361, 364, 381-382, 386, 399, 402, 443
hărţi ale 412, 414, 422
în al Doilea Război Mondial 458, 462-465
mediul din 145, 207, 279, 432, 514 n. 50
nave 225, 322, 358, 364, 396, 472
pasageri pe 380, 392, 395, 430-434
pescuit şi vînătoarea de balene în 50, 377, 439-440
portughezii şi 317-318, 323, 326-327, 333
porturi 94-95, 98, 188, 275-276, 279, 281, 341
pretenţii asupra 337, 365, 369
rîuri care se varsă în 50, 204, 207

rute 270, 280, 316, 353-354, 422
spaniolii şi 339-341, 361, 397
vase cu abur 40, 116, 415, 418-421, 429, 436, 441, 452
vikingii şi 55, 215, 218-219
Oceanul Indian 90, 134, 240, 500
activitatea navală în 245,
Africa de Est şi 235-237
Asia de Sud Est şi 241, 295
Bagdad şi 231-232, 234-235
bizantinii şi 150-152, 167
China şi 134, 157, 180, 259, 269, 310, 312, 314-315
comerţul cu sclavi în 220, 236
Egipt şi 113, 135-136, 143-145, 147, 156, 277
europenii în 38, 280, 337, 341, 354, 373-375, 427
evreii şi 294, 304-305
în Antichitate 35, 43, 75, 78
Marea Chinei de Sud şi 159
Marea Roşie şi 270, 280
musonii 58, 141, *141*, 158, 243
musulmanii şi 294, 308, 343-347, 373-375
nave ale 47, 152-156, 175-177, 245-248, 251, 288, 313-314, 364
navigaţia pe 248-249, 298, 390, 398, 401
negustori 147, 250
Oceanul Atlantic şi 280, 317, 353
persanii şi 150-152, 167, 186
pirateria în 231, 365, 373-375, 377
portughezii şi 325-327, 333, 335, 342-349, 352, 366, 375
relatări despre 142-143, 145-147, 153, 176, 303-305
romanii şi 133-134, 146-148, 156,
vînătoarea de balene 439
Oceanul Pacific 153, 159, 364, 439
al Doilea Război Mondial în 462, 464, 467
aşezări la 41-47
explorarea 407-410, 437-438
interesul SUA în 426-427, 444-445, 448, 451-452, 459, 461
împărţirea 337, 341-342, 363,
mediul natural 49-50, 337
porturi la 39, 304, 340-341
rute pe 39, 340-341, 353, 407, 429, 434, 472, 474-475
traversarea 48-49, 316, 336-338, 362, 371, 390-391, 472-473
vase cu abur pe 434-435
vezi şi Oceania

Oceanus 321
Octavian *vezi* Augustus
oculus 154, 495 n. 89
Oddr Snorrason 223, 227
Oder, fluviu 207, 216, 283
Odessa 404, 405
odgon 67, 179, 267
Odiseea (Homer) 77, 96-97, 133,
Odiseu 35, 96- 98, 139
Of the Dominion, or Ownership of the Sea (Selden) 369
Oficiul Vamal 449
Ofir 92, 143
Ogodai 296
Ohio, fluviu 39, 56, 416, 447
Ohotsk 39, 408
Ohthere 205-206
Okinawa 460, 510 n. 28
Olaf Haraldsson 221
Olaf Tryggvesson 220, 223, 228
Olanda 204, 207, 380, 407, 437
Anglia şi 361, 395, 410
Asia şi 366-368, 426
comerţ în 354-355, 396-397
construcţia de nave în 354-355, 358-359, 403
geografia 210, 354, 417
Spania şi 354-355, 361-364, 383
vezi şi Republica Olandeză, Olanda spaniolă
Olanda spaniolă 363, 382, 386
olandezi
comerţul asiatic al 366-373
comerţul european al 354-355
războaiele navale ale 385-388
Olaudah Equiano 393
Olbia 99, 109
Oldenbarnevelt, Johan van 367
Oleg 216
Olivares, conte-duce 382-384
olmeci 53, 58
Olympias 102
Oman 194, 230, 239, 313, 374
în Epoca bronzului 75, 80-81
comerţul 236-237, 246, 312

Oman, golf 140
Ontario, lac 417
Oquendo, Antonio de 384-385
Ordinul Cavalerilor Teutoni 284
ordinul Laconia 464
Oregon 49, 423
Oregon, USS 452
Orellana, Francisco de 51
„O reprezentare nouă şi mai completă a globului terestru adaptată corespunzător pentru folosirea în navigaţie" (Mercator) 413
Øresund 218, 284-285, 354, 359
Organizaţia Maritimă Internaţională (OMI) 476
Organizaţia pentru Alimentaţie şi Agricultură 478
oriental 72, 95, 146-147
Orientul Mijlociu 468, 472
Orinoco, fluviu 50, 53, 332, 375
Orissa 239, 405, 516 n. 43
Ormr inn Langi 223, 227-228
Orosius, Paulus 204-205
Orseolo, Pietro al II-lea 271
Osceola 473
Oseberg, nava de la 227
Oslo, fiord 205, 211-212, 227
Ostia 119-120, 127, 130-132, 192, 472
ostrogoţi 186
Otranto, strîmtoare 189, 272
Ouse, fluviu 214, 221
Pachymeres, George 482
Pacific 420
Pacific Mail Steamship Co. 419
pact cavaleresc 454
Pad, rîu 189, 199, 271, 273, 319
padrón real 340
Paekche, regat 174, 254, 258
Paixhans, Henri-Joseph 444
Pakistan 83, 135, 140, 142, 151-152, 231
civilizaţia Indului în 75, 78, 80, 135
Palembang 242, 244-245, 311, 503 n. 30
Palermo 189, 199, 272, 293
Palestina 61, 91, 112, 234
Pallava, regat 165, 238-240, 255
Palmer, Nathaniel 438

Panama 333, 340-341, 398, 422, 454, 472, 475
Panama, golf 53
Panama, istmul 448
Panduranga 260
Pandya, dinastie 137, 238, 313
Panpan 171, 242
papă 199, 201, 274, 277, 325-326
şi pretenţii teritoriale 272, 317, 332, 368-369
papirus 63-65, 83, 105
Paramesvara 309, 312
pardesi 348
Paris 206-207, 220
Paris, Declaraţia de la 445-446, 457
Paris, Tratatul de la 444
Parker, Hyde 402
Parlamentul britanic 383-384, 385, 392, 398-399, 404
legislaţie maritimă 377, 385, 432
recompense oferite de 391-392, 410, 413
Parma, duce de 362
Parsons, Charles A. 428
Parsons Marine Steam Turbine Company 428
Pasajul de Nord-Est 316, 355, 366, 379, 438, 480
Pasajul de Nord-Vest 362, 408, 410, 438
Patala (Potana) 140, 144
Pataliputra 135, 138
Paterson, William 397
Patna 135, 426n.
Patrick, sfînt 220
Pattani 366, 372
Pattinappalai (Uruthirankannanar) 150, 313
Pavia 271, 273
pavilioane de complezenţă 474-477
Pax Mediterraneana 112, 182
Pax Mongolica 280, 303
Pax Romana 112, 184
păsări 50, 77, 228, 263, 285
şi navigaţia 41, 45-46, 135, 138, 218, 328, 330
Pearl Harbor 461, 463
Pedro al III-lea, rege al Aragónului 278-279
Pegolotti, Francesco Balducci 290
Pelopones 84, 98, 104, 132, 277
Războaiele Medice şi 103

Penang 428, 435
Peninsula Arabia 151, 230, 249, 310, 346
comerţ cu 145, 194, 198, 309, 343
exporturi din 95, 142, 146-147, 150, 247, 348
în Antichitate 69-70, 75, 80, 82, 139-140, 143
Peninsula Iberică 114, 123, 187, 273, 275-276, 323, 325, 363
comerţul 209, 316
musulmanii în 231, 329
raidurile vikinge 209, 213
Peninsular & Oriental Steam Navigation Co. 419
Penn, William 376, 381
Pennsylvania 381, 395, 439
penobscot 56, 400
pentecontere 101-102, 105, 185, 489 n. 49
pentereis 114
pentiremă 115, 121, 130
Pépin al II-lea (de Herstal, cel Mijlociu) 210
Pépin al III-lea (cel Scurt) 210
Pepy al II-lea 68, 70
Pepys, Samuel 381, 386-387
Perestrello, Bartolomeo 327-328
Periandru 98
perioada de încălzire medievală 55, 212
periplous 103
Periplu pe Marea Eritree (Agatharchides) 146, 153, 176, 319
periplus 100
Perry, Matthew Calbraith 420, 426
Persia 78, 231-232, 239, 244, 280, 334-335, 443
Alexandru cel Mare şi 112-113, 140-141
China şi 171, 176, 237-238, 250, 264, 295-296
exporturi din 149, 166-167, 234, 348-349
grecii şi 107, 109, 113
India şi 148-149, 235, 239, 348-349
în Războaiele Medice 102-107, 108, 110
şi comerţul din Oceanul Indian 149, 375
vezi şi Imperiul Ahemenid; Ilhanat; Iran; Imperiul Part; Imperiul Safavid; Imperiul Sasanid
Perú 50-51, 158, 430
spaniol 340-341, 390, 407
pescuit 45, 178, 369, 399, 477-479
cod 219, 386-387, 398, 478-479
hering 284, 286, 386-387, 478-479

vezi şi vînătoarea de balene
Pessagno (Peçanha), Manuele 317
Pessagno, Lanzarote 318
petrol 184, 476
combustibil 78, 81, 196-197, 346, 438-441, 457, 461, 468, 480
petroliere 440, 464, 472-473
petroliere 439-441, 464, 466, 470, 472-473, 475-476, 478, 529 n. 106
Petru I, cel Mare 403-405, 407
Pett, Phineas 384
Pharos 113, 124
Pharsalos, Bătălia de la 128, 492 n. 56
Phenian 172, 174, 352
Philadelphia 381, 395, 399
Philippi, Bătălia de la 128
Phillip, Arthur 411
Phoenix, Bătălia de la 187
Phormio 110
Piailug, Mau 46
Piatra de la Palermo 69, 486 n. 35
piatra soarelui 218
Piazzale delle Corporazioni 131
pietre memoriale 247, 505 n. 78
Pigafetta, Antonio 336
piloţi 298, 318, 333-334, 338, 362, 412
în Antichitate 123, 145
legi privitoare la 320, 329, 340, 414
Pinta 330-331, 514 n. 58
pinten *93*, 101, 103, 114-115, 119, 131, 192, 196
Pinzón, Martín Alonso 330-331
Pinzón, Vicente Yáñez 334
Pi-Rameses 68
piramide 50, 59-61, 66-68, 460
piraterie 202, 292-293, 356, 362, 474, 480
combătută 376, 388, 395, 412, 445-446, 480-481
în Antichitate 90, 92, 96-97, 116-119, 126-127
în Asia 170, 257, 264-265, 311
în Atlantic 364, 366, 376, 382
în China 169, 259, 267, 297-298, 310, 349-350, 370
în Golful Persic 142, 233-234, 248
în Oceanul Indian 150, 231, 237, 245, 304, 373-375
în Marea Mediterană 183, 189, 192-193, 271, 278, 289, 352-353
în Marea Roşie 100, 143, 145, 307-308

în nordul Europei 282-286
Tucidide despre 83-84, 92, 97, 118, 150
Pires, Tomé 344
Pireu 108, 110, 115, 118, 126, 132, 489 n. 49
fondat 91, 105
prosperitatea 107, 109-110, 471-472
Piri Reis 345-346
pirogi 54, 153
Pisa 203, 270, 273-275, 279, 281, 293
Pithecoussae 96, 98
Pittsburgh, Pennsylvania 39, 416, 485 n. 6
Pius al V-lea 361
Pizarro, Francisco 340
Planul Anaconda 447
Planul Portocaliu de Război 458
Platon 101, 110, 125
pleistocen 43
Plimsoll, Samuel 432, *432*, 477
Pliniu cel Bătrîn 66, 121, 148, 153, 161, 317
Plongeur 456
Plunger, USS 456
Plutarh 116, 133, 494 n. 46
Plymouth (Anglia) 363, 380, 397
Plymouth, Massasuchets 379-380
Polaris 321n.
Polinezia 42, 44-46, 48
polireme 115-116
Polo, Marco 239n., 299, 302-304, 313-314, 328, 511 n. 49
Polonia 205, 282, 345, 356
Polul Nord 480
Polul Sud magnetic 438
Polybius 114n., 118, 121-123
Pompei cel Mare 126-128, 130, 133
Pompei, Sextus 128
Pompeii 85, 130-131, 147
Pontus 126, 281
popoarele mării 75, 85, 87-92, 94, 206, 280
Popoarele vestului (Yu) 167
Port Arthur (Lüshunkou) 450-451, 467
Port Sudan 144
Port Suez 144, 419, 427
portavioane 459-464, 481

Portobelo 341, 398
Port-Royal, Jamaica 376, 378
Portsmouth 358, 527 n. 9
Portsmouth, Tratatul de la 451, 454
Portugalia 279, 287, 311-312, 323
Africa de Est şi 326, 333-334, 343, 352
Africa de Vest şi 323-326, 342, 356
Africa şi 276, 339-342, 347, 358
Americile şi 326, 332, 342, 375-376
Asia de Sud-Est şi 267, 342, 349, 368, 372-373
China şi 311-312, 337, 349-350, 352, 370
comerţul cu sclavi şi 316-317, 326, 341-342
Estado da India şi 341-342, 347, 366-367, 372, 375
explorare şi 38, 316-318, 322-327, 337
India şi 239-241, 335, 344, 347
Japonia şi 350, 371
olandezii şi 354-369
otomanii şi 342-347, 352
Spania şi 332, 336-340, 342, 364, 368
portulane 321
Portus Iulius 128, 130
Potosí 340-341
Povestea familiei Heike 300
Povestirile din Canterbury (Chaucer) 318
President Truman 474
Primul Război Mondial 429, 431, 452, 455-456, 458-459, 462, 468, 475
vase cu abur în 441
Prince of Wales, HMS 461
Prince, William 287
Princess Alice 436-437
Princeton, USS 445
Pring, Martin 56
Pringle, Thomas 400
Prinzessin Victoria Luise 436
Probus, Marcus Aurelius 209
prohibiţie 434, 436
probă cu bulb 434
Provence 196, 383
Prusia 282, 284, 402
Psammetic, faraon 99
Ptolemeu I 117, 120-121, 143
Ptolemeu al II-lea Philadelphos 115, 143-145

Ptolemeu al III-lea 116, 143-144
Ptolemeu al IV-lea Philopator 115-116
Ptolemeu al VII-lea 145
Ptolemeu al XIII-lea 128
Puerto Rico 53, 340
Puerto San Julián 336, 362
Puhar 149
Pulakeshin al II-lea 238-239
Pulo Run 386
Pung, prinţ 254
Punt 59, 69-71, *72*, 92, 143, 147
puritani 380, 385
Puteoli 128, 130-131, 145, 492 n. 59
putere nucleară 443, 477, 479
Puterile Centrale 458
Putun Maya 53
Pygmalion 94
Pyrrhos din Epir 120-121
Pytheas 101, 207-208, 224-225
Qadim, Quseir, al- 144, 306
Qais *vezi* Kish
qarib 322
Qatar 151, 495 n. 69
Qin, dinastie 161-164, 173, 252, 260
Qing, dinastie 370, 406, 426, 449
Qingdao (Tsingtao) 453, 455
qirad 201-202, 306
quakeri 381
Quanzhou 295-296, 303, 312, 471, 510 n. 25
descris de Marco Polo 299, 302
dezvoltarea 265-266
Quanzhou, epava de la 314
Québec, Canada 378, 398
Queen Elizabeth, HMS 441
Queen Mary 435
Queenstown, Irlanda 458
quffa 76-78, 232, 248
Quiberon, golf 207, 391
Quilon 238
Qulzum 234, 249, 306
radar 414, 462-463
radeaux 379

Raden Vijaya 302
Radisson, Pierre-Esprit 378
Raedwald 210
Raffles, Stamford 406, 426
Ragusa 98, 189, 277, 289, 353
rahmani 249
Rajaraja I 244
Rajendra I 244
Raleigh, Walter 356, 379
Ralswiek 216
Ramisht 306-307
Ramses al II-lea 88
Ramses al III-lea 87-90
Ras al-Jinz 80-81
Rasulid, dinastie 307-308
Raştrakuta, dinastie 239
Ravenna 130, 193
Răscoala boxerilor 451
Războaiele Balcanice 444
Războaiele Macedonene 124-125
Războaiele Medice 103-107, 110, 113, 140
Războaiele Mitridatice 126, 185
Războaiele Napoleoniene 396, 401, 418, 425-426, 452
Războaiele Opiului 424, 426, 443, 447, 449-450
Războaiele Peloponesiace 103, 107-111, 126
Războaiele Punice
Primul 112, 114n., 115, 121-124
al Doilea şi al Treilea 122-125
Războaiele Pyrrhice 120-121
războaiele revoluţiei franceze 401-403
Războiul Civil
din Anglia 380, 398
din Roma antică 127-133
din Statele Unite 444-449, 455
Războiul Cretan 118
Războiul Crimeii 450, 468
Războiul de Nouă Ani 365, 396-397
Războiul de 100 de Ani 286
Războiul de Şapte Ani 390, 398-403, 405, 414
Războiul de Şase Zile 472
Războiul de 30 de Ani 382
Războiul din Coreea 466-468

Războiul din Insulele Falkland 480
Războiul din 1812 418
Războiul din Pacific (al Doilea Război Mondial) 462, 467
Războiul din Vietnam 480
Războiul Franco-Prusac din 1870 452
Războiul Genpei 299, 301
Războiul Nordului 404
Războiul pentru Succesiune la Tronul Austriei 389-390, 398
Războiul Rece 467-468, 481
Războiul Ruso-Japonez 449-450, 458, 461
Războiul Ruso-Turc (1768-1774) 404
Războiul Ruso-Turc (1787-1792) 404
Războiul Scandinav de Şapte Ani 360
Războiul Sino-Japonez 449-450, 461
Războiul Troian 85, 96
Recife 334, 342
Reconquista 275-276, 280, 338
Regatul franc 211, 220
Regatul vizigot de Toulouse 210
Regi, cărţile 92
Register Society 432
„regula lui Lloyd” 432
Reichsmarineamt (Ministerul Marinei Imperiale) 453-454
Rekhmire 74
Reliance, SS 475
ren 41
Renania 276, 282, 395
Rennell, George 423
Rensi 68
„Report of Wenamun, The” 89
Republica Olandeză 364, 384, 386, 395
războaiele cu Spania 371, 382, 397
rivali europeni şi 365, 387, 401
Repulse, HMS 461
Reric 205, 213
Resolute, SS 475
Resolution, HMS 410
Restauraţia Meiji 299
Reuben James, USS 463
Reuter, Ludwig von 458
Rev-Ardaşir 151
Revolta Ioniană 104, 140

revolta olandeză 354, 361, 363
Revolta Taiping 449
Revoluţia Americană 417
cauzele 398-401, 448, 455
urmările 396, 411, 424, 439
revoluţia comercială 201, 270, 293
Revoluţia Franceză 393, 401
Revoluţia Glorioasă 396
Reynald de Châtillon 306
Reynst, Gerard 391
Rhaedestus 277
Ribe 210, 281
Ricci, Matteo 350
Richard, duce de Normandia 221
Richelieu, cardinal 383, 387
Rickover, Hyman G. 479
Riedemann, Wilhelm A. 440
Rig-Veda 135, 152
Rijksmuseum 386
Rin, rîu 225, 281, 418
ca frontieră 130, 185-186, 208-211, 224
comerţul Mării Nordului şi 206, 210, 229
Dunărea şi 207, 211, 226, 418
Rinan 165-167, 169, 496 n. 24
Rio de Janeiro 336, 471
Rio de Oro 324
Rîul Himera, Bătălia de la 114
Rîul Roşu (Statele Unite ale Americii) 417
rîuri şi fluvii 37-39, 41, 284-285, 322, 436
asiatice 79-80, 134-137, 140, 143, 148-149
campanii 192, 211, 444, 447
chineze 157, 160, 162-163, 179-180, 264-267, 296, 311, 435
din Asia de Sud-Vest 158, 160, 166, 409-410
europene 204, 211, 280, 293, 319, 345, 354, 387, 418
îmbunătăţiri aduse 69, 163, 248, 255, 415, 417-418, 435
în Americi 42, 49-52, 56, 332-333, 412
ruseşti 99, 355-356, 407-408
vikingii şi 207, 209, 213-217
Roberts, J.M. 39
Roccaforte 289
Rochambeau, conte de 400
Rodger, Nicholas 40

Rodos 95, 182, 193, 277, *290*, 357
elenistic 117-120, 124, 200, 489 n. 26
în perioada romană 124-127, 132
Rodos, Cavalerii de 354n.
Roe, Thomas 373
Roger de Lauria 272
Rojestvenski, Zinovi Petrovici 451
Rollo 206
Roma, Republica 111, 114, 119, 124-125
Cartagina şi 120, 122
comerţul mediteranean 123, 125
construcţia de nave 120, 122, 179, 226
începutul navigării în larg 112, 119
Războaiele Punice 112, 114n., 115, 121-125
romani 37, 94, 143
şi marea 130, 133-134, 325
Romanus Pontifex 325
România 99, *129*
Ron, fluviu 116, 207, 214, 319
Rooke, George 397
Roosevelt, Franklin D. 461, 463, 466-467, 476
Roosevelt, Nicholas 416
Roosevelt, Theodore 452, 454, 456
Ross, James Clark 438
Ross, John 438
Rouen 213, 220, 285-286
Royal Charles 386
Royal Society 409, 438
Roys, Thomas 439
Rupert, prinţ 437
rupii 348, 373-374
Rurik 216
Rusia 99, 402, 410, 426, 437, 467, 480
comerţul european al 283, 293, 355-356
conflictul Japoniei cu 450-452, 454, 467
expansiunea spre est 39, 356, 403-405, 407-408
flota 396, 403-405, 434, 444, 450-451, 453
în Epoca Vikingă 204, 207, 212, 216
Russell, Edward 397
ruşi 194, 212, 216-217, 228, 283, 356, 403-405, 407, 426, 437, 450-451, 466-467, 480
Ruyter, Michiel de 386-387
Ryswyck, Tratatul de la 377

Sa Huynh 159-160
Saba 92, 142-143, 146
sabeeni 143
Saga Groenlandei 219
Saga lui Eric cel Roşu 219
Saga lui Olaf Tryggveson (Oddr) 228
Sagres 323
Saguntum 123-124, 186
Sahara, deşert 61, 155, 324
Sahul 43, 49
Sahure 70, 495 n. 89
Said-Paşa 427-428
Sailendra, dinastie 242-243
Sailendra, regat 241-243, 503 n. 30
Saladin Salah al-Din Yusuf ibn Ayyub 276, 292
Salamina, Cipru, Bătălia de la 108, 117
Salamina, Grecia, Bătălia de la 102, 105-107, 110, 114
Salé 275, 279, 316
Salonic 191, 199
Sam Poh Kong, templu 312
Samarkand 217, 255
Samkha 139, 152
Samoa 44, 47
Samos 127, 193-194
Samudra-Pasai 308-309, 311, 349
San Francisco 38, 362, 422, 424, 452, 454, 471
San Pablo 338
San Salvador 330, 514 n. 59
Sandwich (Anglia) 286, 410
sangadam 153
Sankt-Petersburg 356, 404
Sanlúcar de Barrameda 335, 337
Sanmen, curenţi 253, 255, 267
sanscrită 261, 308, 496 n. 19
Santa Catarina 366-370, 388
Santa Cruz, marchiz de 361-363
Santa María 322, 330-331
Santángel, Luis de 329
São Jorge da Mina 326, 328
São Miguel, Bătălia de la 361, 363
Saône, rîu 207
Sardes 99, 103-104

Sardinia 84, 114, 123, 185-186, 188, 273, 278
Cartagina şi 114, 121, 123
fenicienii şi 94, 96
Sargon I 75, 77-80, 140, 232
Saronic, golf 98, 106
Sataspes 100-101
Satavahana, dinastie 154
Sava, rîu 357
Savannah 422, 446
saxoni 204, 209, 211-212, 220, 226, 282
Saxonia 213, 220, 282
Saymur 239
Scandinavia 221-223, 275, 283-284, 381, 436
comerţul 204-206, 220, 281-282
creştinismul şi 213-214, 217
expansiunea spre est 211-212, 216-217
expansiunea spre vest 210-211, 214, 218, 377
nave din 226-228
navigaţia în 36, 204
Scania 205, 218, 284
Scheveningen, Bătălia de la 386
Schliemann, Heinrich 85
Scipio Aemilianus 126
Scipio Africanus, Publius Cornelius 123-125, 126 n.
sciţi 105, 111
scorbut 336, 390-391, 395, 408
Scott, Walter 477
Scott, Winfield 447
Scoţia 207, 208, 214, 220, 222, 276, 287, 359, 363-364, 369, 388, 502 n. 95
comerţul 354, 374
scrisori de represalii 287, 363
Scylax din Caryanda 140
Scylla 98
Seatrain Lines 470
Seawise Giant 473-474, 530 n. 12
Sebastian, rege al Portugaliei 361
Seeadler 455
Sefer Reis 346
Seignelay 396, 520, n. 65
Selden, John 369, 383
seleucizi 113, 117, 124-125, 142, 144
Seleucos I 135, 143-144

Selgiucizi 233-234, 306, 345
şi bizantini 272, 274, 276-277
vezi şi turci
Sena, rîu 207, 209, 213, 220, 229
senat (la Roma) 127-128
Seneca 133, 148n.
Senegal 101
Senegal, fluviu 324
Seonbuseo 179
septicemie 388
Seram 302
Serçe Limani, epava de la 181-184, 191, 198
Serrão, Francisco 335, 337, 344
Sertorius 126
Serviciul Egiptean de Antichităţi 59
Seul 173, 351-352, 467
Sevastopol 404, 444
Severn, fluviu 319
Sevilla 188, 196, 199, 275, 329, 340-341, 366
portul 186, 188, 213, 279
Sextus Pompeius 128
Sfîntul Imperiu Roman 325, 382
shachuan 267
Shackleton, Ernest Henry 438
Shah Jahan 373-374
Shakespeare 420
Shandong, peninsulă 161-163, 170, 172, 297-298, 449
negustori coreeni în 257, 506 n. 16
Shanga 235
Shanghai 162, 426-427
Shannon, HMS 447
Shanxi, provincie 160, 257
Shardana 88-89
Shatt al-Arab 76, 140, 142, 151, 232, 248, 493 n. 30
Shi Lu 163
shibosi 264-265, 298, 303, 506 n. 46
Shihr 152, 237, 313
Shihuangdi 161-162, 164, 178
Shimabara, răscoala 371
Shiman, Fan 166
Shimonoseki, Tratatul de la 299-300, 450
ship-soke 222

Shiraz 233, 235
Shivaji 519
Shreve, Henry 406-407
Shu Han, statul lui 168
Shu, regatul 168
shuin 371
Siberia 49, 56, 408
ruşi în 356, 403
Sicilia 83, 96, 209, 272, 274, 278-279, 304, 413, 465,
bizantini şi 186-188, 191, 193, 221
Cartagina şi 113-114, 119-124
comerţul cu grîne 108, 116, 123, 353
conducerea musulmană a 187-191, 195-197
greci şi 98, 107-108, 114
Roma şi 112, 120-124, 128
Sicilia, regatul normand al 275, 278
Sicilia, strîmtoare 94
siddi 374
Sidon 90-93, 95, 98, 274
Silla 174, 179, 253-254, 257-258, 506 n. 16
Simpozion Internaţional al Puterilor Maritime 481
Sims, William S. 458
Sinai, peninsulă 43, 61, 69, 146, 234
Sinan (Shinan), epava de la 314-315
Sinbad Marinarul 237
Sind 231, 234, 346
Singapore 159, 367, 406, 419, 428, 435
portul 461, 472
Sinmu Wang 257
Sinop 126, 280, 345, 357, 444
Siracusa 103, 108-109, 114-117, 120, 189, 209
Siraf 232-234, 237-240, 259, 306
Siria 95, 184, 197, 276, 280-281, 289, 335
bizantinii în 186, 191
comerţul pe uscat al 69-70, 139, 232
islamul în 186-187, 189-190, 232
în Antichitate 73-74, 85, 93, 112, 129-130
Sirius 414, 416, 419, 441
siro-cananeeni 70, 73
sistemelor de poziţionare globală 414
Sîrdaria 231
Skagerrak 210, 359

Skuldelev, navele de la 227-228
slavi 212-213, 216-217, 228
Slocum, Joshua 436
Sloo Line 422
Sluys, Lupta de la 285-286, 293
Smith, Holland M. 465
Smith, John 380
Smith, William 438
Smith, William W. 446
smoală 76-77, 80, 116, 197, 272, 291, 341, 354, 381, 399
Snefru 66, 69-70, 83-84
societas maris 201
Societatea de Călătorie Polineziană 47, 484 n. 23
Societatea Naţiunilor 458
socii navales 120
Socotra 144, 232, 234, 343
Sofala 235-236, 308
Sogdiana 171
Sohar 65
Sokullu Mehmed Paşa 347
SOLAS 477, 479
Soliman Magnificul 345, 347, 357
Solomon 92
Somalia 145-146, 235, 314, 479
Somnath 308
sonar 414, 462-463, 477
Song, dinastii 172-173, 240, 247, 250-251, 262, 265-266, 296, 299-300, 303
de Nord 251, 258-260, 264, 269, 294
de Sud 251, 294-295, 297
Song Gaozong 294-295
Song Taizu 259
Sopatrus 151-152
Sostratus 113
South Georgia 410
Southampton 287, 290
Spania 152, 185-186, 209, 323
Americile şi 36, 333-335, 339-341, 364, 366, 382, 430
Cartagina şi 121, 123, 145
explorarea de către 38, 316-317, 326, 329-333, 407-408
în Antichitate 94-95, 101, 116
în Filipine 338, 369-370, 398, 451-452
îndatoriri în 352-353, 359, 383, 408

musulmani în 189, 196, 275-276, 303
Olanda şi 354-355, 362-363, 383
Portugalia şi 332, 335-336, 338-342, 364, 368
Reconquista 275-276, 339
romani în 123, 126, 128
vikingi în 212, 214
Sparta, spartani 103, 105-109, 112, 207
Spieghel der Zeevaerdt (Waghenaer) 414
Spinola, Nicolozzo 279
sposalizio 271
Sri Lanka 238-239, 244, 313, 343
budism în 138, 143, 170-171, 186, 251
ca destinaţie 237-239, 243, 304, 418
călătoriile pe distanţe mari şi 141, 149, 156, 170, 231
comercianţi în 150-151, 251, 303
construcţia de nave în 245
exporturi 139, 149-151, 231, 238, 374
invazia Chola în 149, 244
musulmani în 239, 347
Zheng He în 310-311
Srivijaya 230, 238, 240, 268, 309, 503 n. 30
comerţul 235, 241-245, 262-263, 269
St. Lawrence, fluviu 38, 56, 368, 378-379, 398, 414, 417
St. Lawrence, golf 219, 463, 378
St. Peter Port, epava din 209-210, 226
Stag Hound 424
Stalin, Iosif 467
Stamford Bridge, Lupta de la 222
Staraia Ladoga 207, 216, 501 n. 48
Starigard 216, 283
Stark, Harold N. 463
Statele Confederate ale Americii 445-448
Statele Papale 360
Statele Unite ale Americii 379, 400-401, 427, 433, 436-437
Caraibe şi 423, 448, 451, 454
comerţ internaţional 414, 428-429, 433, 473
comerţ petrolier şi 439-440, 473
comerţul de sclavi şi 392, 394, 431
construcţia de nave în 424, 446-447, 465-466, 475
corsarii şi 445-446
extinderea spre vest a 38, 435
geografia 49

imigrări în 417, 429-430
navigaţie pe căi interioare 416-417
Japonia şi 407, 426, 450, 452
pescuit 477, 479
porturi 400, 406-407, 423, 439, 446, 461, 471-472
Rusia şi 413, 450, 452, 466-468, 479-480
subvenţionarea de nave 419-420
Statut Naval din 1720 404
Stările Generale 367, 369, 385
Steamboat 416
Steamboat Inspection Service, SUA 437
Steam-Lanes Across the Atlantic (Maury) 421-422
Steaua Nordului 321n., 323
Steelyard 283
Stettinus, Edward R. 475
Stîncile Roşii, Bătălia de la 168
Stockholm 205
Stora Kravelen 359
Strabon 99, 146, 154
Stralsund, Tratatul de la 284
strategos 189
Strozzi, Philippe 361-362
submarine 445, 449, 455-457, 466, 480-481
în Primul Război Mondial 455-458
în al Doilea Război Mondial 459-464
submarine germane 455, 457, 459, 462-465
Succesiunea la Tronul Spaniei, Războiul pentru 278, 397
Sudan 61, 72, 92, 144
Suedia 204, 218, 359, 382
Danemarca şi 213, 284, 402, 404
emigraţia din 380, 381n.
flota 359, 404, 441
în vremea vikingilor 204, 216, 359
Suez 40, 150, 234, 298, 346, 398, 419, 427-429, 435, 451, 453, 457, 472, 480
baze navale la 345, 357
Suez, golf 144-145, 194
Suez, istmul 146, 347
Suffren, Bailli de, Pierre André 401
sufi 307
Suhar 233-234, 236, 375
Sui Gaozu 172, 174
Sui Yangdi 172, 174

Sui, dinastie 169, 172-175, 252-253, 260, 262
Sujin Tenno 179
Sukhataradvipa 144
Sulawesi 312, 370, 406
Sulla 126, 131
Sultan ibn Saif I 375
Sumatra 157-158, 238, 310, 312, 401
comerţul 185, 263, 313, 346, 349, 371
comerţul Chinei şi 185, 260, 295, 407
geografia 158-159
Srivijaya şi 241-244, 503 n. 30
Sumer 75-78, 82
Sun Quan 168
Sunda 43, 243
Sundaland 43
sunniţi 180, 189
Suppiluliuma al II-lea 88-89
Sur 81
Surabaya 302
Surat 240, 243, 348-349, 372-375
Surinam 375, 386
Survival of the Bark Canoe (McPhee) 57
Susa 104, 140, 142, 195
Sussex 209, 222
Sutkagen Dor 79
Sutter's Mill 38
Sutton Hoo 210, 226-227
Suvarnabhumi 138-139, 156
Suvarnadvipa 139, 156
Suveranul mărilor 384, 424
Svend I „Barbă spintecată" 221, 228
Svend al III-lea 221, 227
Sviatoi Gavril 408
Svold, Bătălia de la 223-224, 227
swahili 155-156, 235
Swaley 240
syahbandar 309
Sydney 39, 409, 411
Syngnman Rhee 467
Syracusia 116
Szczecin 283
16 Prefecturi 259

Şapur I 151
Şapur al II-lea 233
Şcoala de Matematică şi Navigaţie de la Moscova 403
şiiţi 181, 189, 233
Şuluç Mehmed Paşa 361
Tacitus 222, 226
Taejo, rege 258
Tafos 97, 488 n. 18
Tagus, rîu 188
Tahiti 42, 47, 408-410, 435, 437, 439
taifa 190, 275
Taíno, cultură 53
Taira, clan 299-300
Taitao, peninsulă 52
Taiwan 44, 158n., 158, 170, 265, 369-371, 450, 510 n. 28
Taizu, împărat 259, 310-312
Tajir, Sulayman al- 228, 244
Takezaki Suenaga 301
Taktika (Leon al VI-lea) 187
Takuapa 238, 242n., 503 n. 30
talamiţi 102, 114
Talas, rîu, Bătălia de pe 231, 255
Tambralinga 242, 244
Tamil Nadu 135, 138, 165, 240, 313, 516 n. 43
Tamisa, fluviu 359, 391, 411, 436, 453
ca destinaţie 209, 213
vikingi pe 206, 213-214
Tamralipti 138, 242
Tana 271, 280, 293
Tang, dinastie 169, 175, 230, 250-251, 254, 256, 264
Asia Centrală şi 252-253, 257, 260
canale ale 172, 254, 257
comerţul în 168, 180, 251-253, 257, 262-263
Coreea şi 251, 253-256
Japonia şi 256-258, 268
nave ale 266-267
pirateria în 258, 267
Tang Gaozong 253-254, 261, 295
Tang Gaozu 253
Tang Taizong 253, 255-256, 260-261
Tang Wuzong 256-258
Tang Xizong 259

Tang Xuanzong 254-256, 263
Tanger 94, 188, 279, 304, 322
Tanis 88-89
Tanzania 146, 158, 234-235
taoism 162, 172-173, 299
Taormina (Sicilia) 189
Tapti, fluviu 135
Taraka 245, 249
Tarent 98, 117, 461
Tarent, golf 120
Tarentum 120, 124
tarette 289-290
Tariq ibn Ziyad 188, 231
Tarragona 188, 209
Tars 195, 199
Tarsis 95
Tasman, Abel Jansen 408
Tasmania 49, 408-410, 438
Taşkent 255
taxe plătite de corăbii 359
Taylor, David 434
tătari 405
Teba (Grecia) 112
Teba (Luxor) 66-67, 71, 73
templu la 67, 72, 87, 89
telegraf 427, 429, 436
Temistocle 105-108, 110, 114, 122, 442
Temple, William 386
Temugin 296
Tenasserim/Mergui 349
Tennessee, rîu 56, 448
teoria migraţiei pe lîngă coastele Pacificului 49
Teredo navalis 80, 209
Termopile 105-106, 125
Ternate 243, 344, 347
Terra Australis 337, 362, 408-410
terra nullius 356
Terror 438
tetrereis 114
TEU 471-472
Texas, Republica 417, 443, 446, 470
Textele Piramidelor 63

Thaikkal-Kadakkarappally, navă la 247
Thailand, golf 160, 166
Thailanda 157-158, 167, 242n., 297, 309, 371
formarea statului 159, 302, 406
Thasos 107, 109
Theodor Lascaris 277-278
Theodosia (Feodosia) 99
Theophilus 193
Thira 73, 84-85, 99
Thompson, Nainoa 47
Thorfinn Karlsefni 219
Thorvaldsson, Eirik „cel Roşu" 213, 218-219
Thule, cultură 55
Thursday's Child 424
Tianjin 162, 297, 451
Tiaozhi 142, 167
Tiberius 148-149, 161
Tibet 254, 260
Tibru, fluviu 119, 131
Tidore 243, 337, 344
Tierra Firme 340-341
Tigru, fluviu 78, 332, 515 n. 66
geografia şi navigaţia pe 75-76, 248
oraşe de pe 93, 186, 232
Tilakamanjari (Dhanapala) 244, 249
Tir 89, 91-96, 100, 102, 113, 115, 274, 276, 278, 280
Tirpitz, Alfred von 453-454, 456
Tisquantum (Squanto) 380
Titanic 420-421, 477
Titicaca, lac 52, 63
Titus Liviu 125
Titus Quinctius Flamininus 124
Tjekerbaal 89-90
Tōgō Heihachiro 451
Tokugawa Iemitsu 371
Tokugawa Ieyasu 371
Tokyo 299, 426
Toledo (Spania) 188, 190, 275
Toma, sfînt apostol 150, 335
tomol 57-58
tonaj 353, 412, 425, 459, 475
al navelor de transport britanice 425, 427, 429, 459

definiţii 286, 466n., 509 n. 70
Tonga 44, 47, 408, 410
Tonkin, Golful 158, 165, 262
Tordesillas, Tratatul de la 332, 335, 338-342, 368
torpilă pe scondru 455
torpile 449, 451, 453-456, 462-463
Torres, Luis Baéz de 409n.
Torrey Canyon 476
Tortosa 196, 275
Toscanelli, Paolo dal Pozzo 328
Toulon 397, 401-402
Toyotomi Hideyoshi 351
Tracia 104, 108, 125, 281
Trafalgar, Bătălia de la 402-403
Transoxiana 231
transport de pasageri şi poştă 418, 420
transportul cailor 315
european 223, 227
în Mediterana 104, 116, 192, 272, 277
Oceanul Indian 76, 142, *154*, 313-314
Trapezunt 193, 277, 280, 289, 345
trapyaka 153
Tratat despre astrolab (Chaucer) 322
Tratat privind închirierea corăbiilor(Muhammad ibn Umar) 198, 200, 202, 309
Tratatul de alianţă 361
Tratatul de prietenie şi comerţ 400
Tratatul Naval de la Londra (1935) 459, 463, 466
Trave, fluviu 282-283
tricontere 102, 185
triemiolia 117
triere 102
Trinidad 337
Tripoli (Liban) 73, 191
Tripoli (Libia) 275, 361
trireme 114, 117, 140, 345
greci şi 100-106, 110, 140, 175, 489, n. 40, n. 49
romani şi 121, 130, 146, 154, 185
Tristão, Nuno 324
Triton, USS 480, 530 n. 42
Troia 85, 96-98, 133, 486 n. 22
Tromp, Maarten Harpertszoon 384-386
Trung, surori 165

Truso 205, 216
Tsushima 264, 269, 301, 371
lupta de la 451
Tucidide 102, 107-109
despre piraterie 83-84, 92, 97, 118, 150
Tulla, Johann Gottfried 418
Tulunizi, Dinastia 189
Tunis 91, 188-189, 190, 357, 361
comerţul 277, 293, 305
fondarea 94, 195
Tunis, golf 94, 121
Tunisia 94, 187n., 305
tunuri ale corabiei 349, 351, 353, 359, 400-401
eficacitatea 342, 363, 444, 453, 456, 460
în Războiul Civil American 445, 447
nave comerciale 412
nave cu tunuri de calibru 453-454, 458
pe travers 360, 362, 386
rata de tragere şi 360, 388
războiul modern 442, 453-455, 460
sistemul de clasificare şi 384, 387-388, 445
stabilitatea navei şi 358, 360
Tupia 48
Turbinia 428
turci 249, 255, 277, 280, 344, 347, 403, 443-444
de est/de vest 253, 255
negustori 280, 313, 345, 374, 405
otomani 36, 326, 343-347, 349, 353, 357, 360-361, 364, 404
selgiucizi 233-234, 272, 345
Turcia 99-100, 158, 193, 353, 380
bătălii în 274, 404, 457
Războiul Troian purtat în 85, 95-96
situri arheologice în 182, 186, 210
vezi şi Asia Mică
Turtle 454
Tutmes al II-lea 71
Tutmes al III-lea 71, 73-74
Ţara de Foc 49, 336
Ţara Sfîntă 221, 274-275, 353 n.
Ţaratul Bulgar 228
Ţinutul Mării, dinastie 82
U-110 462

Ubulla 232-233, 237, 248
Ucraina 99, 216, 280, 404
ueduri 61, 144
Ugarit 74, 83-84, 87
ulei 139, 240
de balenă 220, 246, 299, 439, 510 n. 25
de măsline 92, 95, 99, 118, 147, 209, 473
de peşte 54, 81, 378
în construcţia de nave 78, 246
parfumat 70, 95, 142, 147
vegetal 73, 83, 92, 198, 244-245, 263, 289, 374
Ultima Thule 207, 224
Uluburun, epava 85-86, 206
Uluj Ali Paşa 361
umiace 55-56
Unas, faraon 66, 70
Undang-undang Laut Melaka 309
Ungaria 211, 345
Uni 69
United States Lines 434
Uniunea Flotei Germane 454
Uniunea Sovietică 462, 466-467, 479, 480
Ur 78, 82, 93
Urban al II-lea 274
Urdaneta, Andrés de 316, 337-338
Uruthirankannanar 150
US Army Corps of Engineers 417
Ushant (Ile d'Ouessant) 476
Usman, calif 195, 199, 234
Uta-napiştim 77-78
Utica 94
Utrecht 211, 214, 281
Uzbekistan 171, 231
Vajrabodhi 238, 255
Valdemar I „cel Mare" 283
Valparaíso 341, 362
Vancouver, George 410
vandali 185-186, 192
Van Don 262
Van Heemskerck, Jacob 367-368, 372, 388
Van Linschoten, Jan Huyghen 366-367
van Neck, Jacob 366, 392

Vanuatu 44, 410
varegi 193, 206, 212, 215-217, 228, 283, 293
Varuna 135
vase cu flotor 45, 153, 155
Vasile al II-lea, împărat bizantin 217, 292
„Vasul sau Dorinţele" (Lucian din Samosata) 132
Vaterland 434
Vecerniile Siciliene, Războiul 278, 286, 288
Vechiul Regat 60, 63-64, 67, 74, 83, 144
Vechiul Testament 306
Vede 135
vela latină 182, 322
vele aurice 52, 182-183, 322, 412
asiatice 176--179, 247, 267-268, 315
vele la treime 179, 268
vele latine 182, 192, *290*, 358
(dez)avantajele 183, 322-323, 330, 355
vele pătrate 27, *72*, 80, 182-184, 356, 412
asiatice 153-154, 195, 247, 267
europene 225-227, 288, 290, 322-323, 330, 355, 358
mediteraneene 84-85, 97, 100, 183
Venables, Robert 376
veneti 208, 225
Veneţia 271, 318-319, 357
Alexandria şi 195, 344, 347, 352
bizantinii şi 189, 193, 198, 270-273, 324-326
comerţul 199-200, 270, 293, 334, 344, 353, 356-357
cruciadele şi 274-275, 324-325
Marea Adriatică şi 189, 198, 270-272, 277, 325
Marea Neagră şi 270-271, 278, 280, 293
navele 271, 288-289, 352-353, 359, 403-404
nordul Europei şi 270, 280, 285-286, 293, 317
otomanii şi 345, 347, 361
răspîndirea navigaţiei în 203, 270-271, 324-325
Venezuela 53, 58, 333, 375
Venier, Sebastiano 361
Veracruz 340
Verga, cap 328, 514 n. 52
Vernon, Edward 392
Verrazano, Giovanni da 368
Versailles, Tratatul de la 458
Vespucci, Amerigo 333

Vespucci, Juan 337
Vesta 420-421
Vicksburg 448
Victoria 337
Victory, HMS 387, 403
Vietnam 157-159, 167, 262, 371
Annam 246, 256, 258-259, 261-262, 264, 268
China şi 165-166, 252-253, 267-269, 311
comerţul 159-160, 169-170, 179-180, 238, 252
Dai Viet 260, 262, 302, 310
nave în 175, 496 n. 24
Vigla 272
Vijayabahu I 245
Vijayanagar 343
vikingi 36, 38, 204, 206, 377
în America de Nord 218-219
în Europa de Vest 211-212, 214-215, 218, 221-223, 228
în Iberia 196, 212-214
în Islanda 218-220, 227-228
în Rusia 211-212, 216-217
nave ale 224-228
Villani, Giovanni 288
Villeneuve, Pierre 402, 443, 524 n. 105
Villiers, Alan 152, 495 n. 77
Vincent de Beauvais 321
Vinland 219
Vinson, Carl 466
Virgiliu 119, 133
Virginia 356, 412, 416, 446-447
englezi în 379-380
Virginia, companie 379
Virginia, CSS 447
Viruşi, arme şi oţel (Diamond) 39
Vistula, fluviu 205, 207, 216, 227, 283, 404
Vitalienbrüder 284
Vivaldi, fraţi 280, 325
vizigoţi 185-186
vînătoare de balene 95, 205, 220, 246
în Alaska şi nord-vestul Pacificului 54, 56, 205, 220, 246
în secolele XIX-XX 426, 438-440, *440*
vîslaşi 53, 63, 67, 71, 85, 97, 278, 289
pe galere 101-103, 115-116, 213, 195

pe nave asiatice 178-179, 254, 301
vîslit 102, 115, 196, 225-227, 379
a scaloccio 358, 517 n. 106
alla sensile 289, 358
pe rîuri 62, 178, 226, 266
Vladimir cel Mare 217
Vladivostok 269, 450-451, 467, 529 n. 108
Volga, fluviu 99, 207, 217, 280, 347, 355-356, 440
Volhov, rîu 207
Voltaire 523 n. 62
Voyage in the Sunbeam (Brassey) 435
„vremurile fericite” 463
Waal, rîu 209, 211
Waghenaer, Lucas Janszoon 414
wako 516 n. 57
Waldseemüller, Martin 333
Wallis, Samuel 408
Wang Dayuan 313
Wang Geon 264
Wang Yenpin 265
Warrior (cargobot) 470
Warrior, HMS 444, 527 n. 9
Washington 416
Washington, DC 422, 458
Washington, George 400
Washington, stat 49, 56
Washington, Tratatul de la (1871) 446
Washington, Tratatul naval de la (1922) 459
Watson, Jessica 437
Watt, James 415
Wei, rîu 172, 253
Weihai 449-450
Welser, familie 354
Wenamun 89-90
Wenzhou 296-297
wenzi 275, 283
Weser, fluviu 211, 288
Wessex 206, 209, 212, 214, 220
White Star Line 433
Whitehall, Tratatul de la 377
Whitehead, Robert 455-456
Whitman, Walt 420, 486 n. 31

wic 211
William I Cuceritorul 221-223, 227, 272
Wilhelm al II-lea 433, 437
Wilhelm al III-lea de Orania 396
Willibrord 214
Wilson, Woodrow 458-459
Wiman 173
Winter, John 362-363
Witte Leeuw 367
wokou 350
Wolf 455
Wolin 216, 283
Wolof, regat 324
Wright, Edward 413
Wright, fraţii 460
Wu, regat 161, 166, 168, 171
Wulfstan 205-206, 215-216
Xavier, Sfîntul Francisc 350
Xenofon 102
Xerxe 100-101, 104-107, 114
Xi Xia 260, 294, 296
Xi, rîu 163n.
Xiamen 370, 406
vezi şi Amoy
Xin Los Angeles 471
Xiongnu 168-169
Xuanzang 242
Yalu, rîu 154, 169, 248, 443
Yalu, rîu, Bătălia de la 450
Yamamoto, Isoroku 460-461
Yamato 460
Yamato, stat japonez 174, 254, 264
Yangtze, fluviu 250, 252, 255-256, 260, 264, 310
ca frontieră 162-163, 168-169, 253-254, 258-259
canale şi 163, 167-168, 255, 258-259
geografia 162-163, 243
lupte pe 165, 168-169, 172-173, 296-297, 370, 426
nave de pe 165, 172-173, 178, 266-267, 296-297
Yangzhou 172, 175, 253, 256-257, 265-266, 506 n. 17
Yaqubi, al- 232
Yarmouth 286
Yarmuk, rîu, Bătălia de pe 186

Yassi Ada, epavele de la 182, 198, 210
Yavana 148, 239
Yayoi 173
Yemen 43, 146, 154, 190, 234, 310, 346-347
bizantini şi 151-152, 230
exporturi din 94, 140-141
negustori în 70, 92, 236, 239, 305-306
Yepodi 170
Yi Sun-sin 350, 352
Yijing 238, 242, 263
York 206, 210, 213-215, 217, 221
York, duce de 386
Yu, mătuşă 266
Yuan, dinastie 294-301, 307-308
Yucatán 53, 58, 443
Yue 157, 160-161, 162-165, 169, 177, 179, 267
Yukon, fluviu 56
Yuktikalpataru (Bhoja) 246, 266
yuloh 178, 266
Yunnan, podiş 158, 162, 168, 173, 262
Yuwen Kai 172
Zabaj 238, 241-242, 503 n. 30
Zagros, munţi 76-77, 140
Zair (Congo), fluviu 326
Zaiton 299, 302, 510, n. 25
Zama, Bătălia de la 124
Zanj 233, 236, 308
Zanzibar 152, 234-235, 296, 375, 495 n. 77
Zaragoza, Tratatul de la 335, 337-338
Zarathustra 440
zaw 315
Zea 110, 489 n. 49
Zeelandia, castel 370
Zhang Xuan 297
Zhao Rugua 239n., 295-296, 303, 313
Zhejiang 160, 252, 257, 263, 350
tulburări în 258, 311, 371
Zheng Chenggong (Koxinga) 370
Zheng He 309-312, 315, 349, 513 n. 107
Zheng Zhilong 370
Zhu Jing 297
Zhu Wan 350

Zhu Ying 166
Zhu Yu 298, 321
Zhu Yuanzhang 310
zigiţi 102, 115
Zimba 340
zirizi 273
zona economică exclusivă (ZEE) 478-479
Zoroaster 440
zoroastrieni 236, 240, 251
Zoroastru 440
Zwin, rîu 285